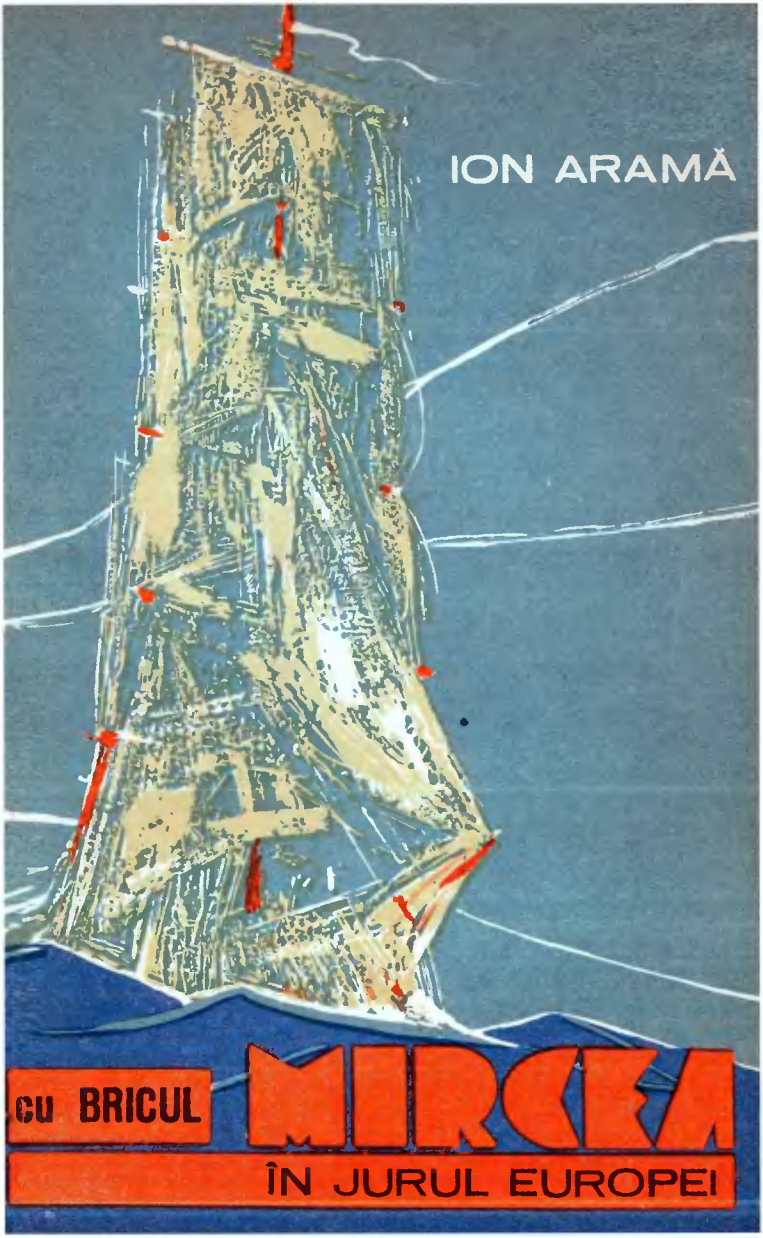
ION ARAMĂ
cu BRICUL
MIRCEA
ÎN JURUL EUROPEI

Ion Aramă

Cu bricul „Mircea" în jurul Europei

ION ARAMĂ

CU BRICUL „MIRCEA" ÎN JURUL EUROPEI

— note de călătorie —

Editura militară
1970

Coperta:
I. Ţarălungă

„Iar flamura lui „Mircea", din vîrf de la catarg, răspunde fluturîndu-şi culori în vînt, şi în jocul ei prin aer se apleacă şi se înalţă de pare că salută pămîntul ţării noastre..."

JEAN BART : *JURNAL DE BORD*

I

Chemarea depărtărilor albastre

1

Sînt şaptesprezece ani de-atunci...

Cocoţat pe verga mare, în bătaia vîntului şi-a soarelui, priveam în jurul meu şi mă simţeam stăpîn pe zarea aceea albastră care mi se întindea la picioare, pe valul care foşnea alb alăturea de bord. Mă simţeam stăpîn în chip cutezător, nesăbuit aproape, cu atîta cumpătare cîtă poate dovedi un băiat de şaisprezece ani plecat în larg. Era un sfîrşit de vară cu lumină dulce şi apa sclipea, jucînd în razele de soare ca o oglindă spartă-n mii de cioburi.

Navigam de-a lungul litoralului, spre nord, pe o vreme minunată; după ce am terminat manevra velelor, şeful de echipaj a comandat „liber de la posturi" şi m-am dus ca de obicei la prova, acolo unde puntea se întinde mult deasupra apei, să privesc valurile care veneau spre mine şi dispăreau sub mine într-o goană monotonă şi fără de sfîrşit. Mă fascina totdeauna tabloul acesta; mişcarea iute, mereu aceeaşi şi de fiecare dată îmbrăcînd alte forme, îmi dădea o anumită ameţeală, o suferinţă atrăgătoare; aş fi dorit să mă rup de acest magnetism, şi totuşi îmi părea rău cînd fluierul şefului de cart ne chema pe toţi la puntea-centru...

Stăteam acolo ca de obicei şi mă uitam la apă şi ticluiam în minte versuri naive despre călătoriile care vor veni

— cînd a izbucnit furtuna. Vîntul s-a întărît deodată ; au răsunat în megafoane comenzile de pregătire pentru vreme rea ; „Mircea" îşi accentua mereu dansul ameţitor pe talazurile devenite lungi şi vinete şi rele. Am alergat, alături de ceilalţi cîţi ne aflam la bord, să fixăm obiectele de pe punte şi din cazărmi, să întărim legăturile bărcilor, să controlăm dacă totul e în ordine — şi mult mai înseamnă acest „tot" pe un velier şcoală cu trei catarge, de o mie şapte sute de tone deplasament şi cu mai mult de două sute de oameni adăpostiţi pe puntea şi în pîntecele lui...

În faţa furtunii, comandantul a luat singura hotărîre potrivită — drumul spre larg. În legendele marinăreşti, corabia spune navigatorului : „Fereşte-mă de uscat, că te feresc de apă !" Cine-a încălcat acest precept, a făcut-o pe propriul său risc. Am văzut atîtea nave găsindu-şi sfîrşitul lipsit de glorie pe un banc de nisip, frînte în două pe capătul digului sau spînzurate nefiresc pe ciocul unei stînci submarine, la cîteva cabluri depărtare de ţărm...

Am rătăcit zile şi nopţi aşa, în larg, pe marea în clocot, sub un plafon de nori ce nu lăsa să se întrevadă nici măcar pentru o clipă un astru oarecare, cu ajutorul căruia să ne putem calcula poziţia ; răspundeam numai aproximativ la întrebările îngrijorate ale ţărmului : „Unde sînteţi ?" Pe urmă s-a întrerupt şi legătura radio şi am rămas noi şi Marea ; ea — biciuită de rafalele vîntului care smulgea pulbere umedă de pe crestele valurilor ; noi — singuri şi poate prea tineri pentru asemenea aventură, cu proviziile pe sfîrşite, cu apa drămuită — o cană la prînz, o cană dimineaţa, o cană seara... Au fost zile de spaimă şi de boală ; aveam rău de mare, voiam să stau culcat pe punte şi să zac aşa pîn-la sfîrşitul lumii, dar trebuia să manevrăm vergile, să întărim parîmele care se smuceau nebuneşte în bătaia vijeliei sau, simplu, să ne ferim de şuvoaiele de apă care plesneau fără veste în copastie, săltau — zid lichid verzui şi rece — pe deasupra noastră şi se prăbuşeau cu zgomot mat pe puntea de lemn...

Pe urmă am scris un întreg poem dedicat acestei întîmplări. Cert este că-ţi place furtuna, mai ales după ce-a trecut ; te simţi mai bărbat, te crezi în stare să do-

bori orice obstacol, o fericire nouă îţi străbate pieptul... Poate de aceea marinarii obişnuiesc să umble cu umerii traşi înapoi, împingînd înainte cu semeţie pieptul, gata să-l opună, ca pe-un zid, stihiilor.

Am călătorit cu „Mircea" zeci şi zeci de zile pe ape depărtate, am străbătut zone pe care le bîntuie uragane, am traversat „cimitirul vapoarelor", Biscaia, dar niciodată n-am mai întîlnit o furtună ca aceea. Mă ruşinez acum că de fapt nu pot descrie cu ochii mei de azi o veritabilă dezlănţuire a energiilor mării. Şi cred că am împrumutat ceva din psihologia omului care şi-a făcut din mare o profesiune :

Iubeşte furtuna, însă n-o doreşte.

2

Sălăşluieşte-n fiecare dintre noi un dor nelămurit. Un vapor lăsînd în urmă ţărmul — iată întruparea cea mai potrivită a acestui dor. „Mişcătoarele cărări" adună-n ele setea de cunoaştere, voluptatea neprevăzutului, speranţa unei înfruntări totale cu natura. Marea i-a atras de totdeauna pe oameni şi ţărmurile ei au fost, peste milenii, loc de popas şi de zbor mai departe.

Marea şi gîndul de plecare.

Marea şi dorinţa de a vedea, a afla, a înţelege.

Marea şi visul de eroism al adolescenţei.

Marea şi Necunoscutul...

Destinat dintru început marilor călătorii, „Mircea" a brăzdat în numeroase rînduri apele Mediteranei, iar neuitatul drum prin Biscaia, în toiul uraganului din toamna lui 1965, a adăugat renumelui său o nouă virtute — aceea de Învingător-al-Marilor-Furtuni. O navă care-a trecut cu vitejie vămile oceanului, un echipaj tînăr şi viguros, un comandant încercat — iată-mi tovarăşii de drum într-o dimineaţă de iulie. Şi plecam la drum lung : tocmai către ţărmurile Angliei.

Cînd portul a rămas definitiv în urmă, cînd timonierul şi-a înscris pe tăbliţa din dreapta timonei drumul la compas iar indicele telegrafului s-a oprit la „toată viteza",

abia atunci ne-am desprins privirile de la țărm și ne-am întors spre noi, spre navă : în fața noastră se deschidea un drum de mii de mile, o largă potecă albastră spre necunoscut, o punte către bărbăție și curaj marinăresc. Un drum de mii de mile care-ncepea, poate puțin prozaic, cu aceleași comenzi ce se dau pentru simpla mutare a navei de la un cheu la altul : „mola prova"... „mașina încet înainte"... și cu mărunțișurile vieții zilnice la bord : secundul zorea un elev să strîngă frumos parîma de la pupa ; mai încolo, doi inși discutau aprins despre ordinea carturilor ; șeful de echipaj — același șef de echipaj roșcovan și răgușit și bun și arțăgos care ne instruise și pe noi cu cincisprezece ani în urmă, rămas aproape neschimbat, doar mai bătrîn cu cincisprezece ani — adulmeca briza cercetînd cu privirea orizontul.

— La posturile pentru manevra velelor ! s-a auzit în difuzoare. Gabieriiii... sus !

S-ar auzi aceste comenzi chiar dac-ar fi rostite pe un ton mai firesc, doar nava are o stație de amplificare modernă, în stare să transforme-n tunet orice șoaptă. Dar mai presus de tehnică stă tradiția, această fărîmă de istorie pe care-o purtăm în noi ; tradiția cere ca ordinele către cei de la manevra velelor să se dea strigat și lungind nemăsurat vocalele, în amintirea navigației de odinioară, cînd glasul șefului de manevră trebuia să acopere, singur și fără microfoane, urletul furtunii.

— Gabieriiii... sus !

Cînd s-au rostit prima oară aceste cuvinte ? Cine le-a folosit întîiul ? Istoria n-a păstrat manualul de manevră al vechilor corăbii, dar ne-ar plăcea să credem că îndemnul s-a auzit și pe pînzarele lui Ștefan cel Mare, pe navele acelea de lemn mici și grațioase, care înfruntau sălbăticia Mării Negre și primejdia stîncilor din Egee, navigînd mereu mai departe, străbătînd noi spații geografice...

— Gabieriiii... sus !

Un furnicar de oameni se avîntă spre cerul albastru, lipăind mărunt pe treptele de sfoară subțire ca degetul. Se întrec în urcuș. Ajung la încrucișarea catargului cu verga. Își continuă drumul pe orizontală, pe-o sîrmă care vibrează sub tălpi. Merg lateral, îmbrățișînd tubul gros de oțel. Se

răspîndesc pînă către vîrfurile albe ale vergilor şi rămîn acolo, agăţaţi ca nişte păsări.

— Dezlegaţi... Desfăşuraţi !...

Voi, cei de pe vergi, n-aveţi vreme să cugetaţi la legătura dintre om şi mare, dintre om şi corabie, dintre velă şi mîna ageră care-o stăpîneşte. Voi ascultaţi comenzile şi le îndepliniţi — toţi într-o mişcare, toţi într-un efort. De toţi şi de fiecare atîrnă reuşita. „O mînă pentru tine, alta pentru navă", sună vechea poruncă a mării. Acolo, sus, aceste cuvinte nu-s o simplă sentinţă, ci un mod de a exista. Al tău şi al navei, două entităţi contopite printr-un destin comun. Altfel nu se poate.

— Dezlegaţi !... Desfăşuraţi !...

Parîmele vibrează întinse, muşchii vibrează şi ei. Împrejur, imensul ocean al văzduhului. Adevărata plutire e acolo, sus, cu picioarele sprijinite pe cîţiva centimetri de cablu, cu pieptul rezemat de vergă, cu degetele trebăluind dibace printre nodurile saulelor, printre faldurile de pînză aspră. Acolo, la zeci de metri înălţime, în arboradă, eşti cu adevărat stăpînul largului. Dar ochii nu caută triumfători spre nemărginirile albastre ; ochii ajută mîinile. „O mînă pentru tine, alta pentru navă"...

— Dezlegaţi !... Desfăşuraţi !

Şi velele capătă viaţă. Mai întîi, o adiere le flutură într-un joc de umbre şi lumini. Pe urmă, vîntul prinde curaj. Se opinteşte-n suprafeţele albe. Le netezeşte fiecare cută. Le mîngîie şi le porunceşte : ÎNAINTE !

3

Visam această călătorie încă din toamna lui '65, cînd priveam bătrîna corabie plecînd (bătrînă pentru gustul nostru, al celor de azi, deprinşi cu schimbările tot mai frecvente în înfăţişarea vehicolelor ; altfel, pentru o navă maritimă un sfert de veac nu poate fi numit o vîrstă înaintată ; mai zic bătrînă pentru aspectul ei, care nu-i departe de vasele corsarilor sau ale amiralului Nelson) ; da, o priveam plecînd, ieşea încet din apele româneşti pentru cea mai senzaţională cursă din istoria ei :

la vreme de iarnă, fără propulsie proprie, avea să parcurgă lungul drum pînă la şantierele din Hamburg, trasă de două remorchere care nu atingeau, la un loc, nici jumătate din propria-i greutate.

Visam această călătorie împreună cu atîţia alţi marinari sub ochii cărora lîncezea de ani, inutilă aproape, la un cheu lăturalnic, cu puntea întreţinută mai mult din respect decît din necesitate ; împreună cu atîţia alţi marinari auzisem nu o dată zvonurile potrivit cărora „Mircea" avea să fie transformat într-o prozaică navă-dormitor.

— Şi-a trăit traiul, spuneau unii. Ce rost ar mai avea să întreţinem un velier atît de costisitor ?

— Din oţelul catargelor s-ar putea fabrica... socotea un altul.

— Sîntem în secolul douăzeci, argumenta altcineva. Ori aspectul navei ne-ntoarce cu două veacuri în urmă...

Împotriva acestor păreri, „Mircea" a rămas întreg. Hotărîrea de a fi reparat şi redat scopului său iniţial, de navă-şcoală, a fost primită cu satisfacţie de întreaga suflare marinărească a ţării. Aceasta se întîmpla curînd după ce nava „Bucureşti" săvîrşise înconjurul lumii, iar traulerele „Constanţa" şi „Galaţi" smulseseră primele tone de peşte mărilor australe. An după an, flota comercială românească îşi adaugă nave tot mai mari, mai multe, care în călătoriile lor străbat mări şi oceane spre ţărmuri depărtate. O navigaţie de asemenea proporţii cere oameni pe măsură. Oameni pe măsură cere şi Marina militară, cu navele ei moderne. Iar oamenii aceştia se formează aici, pe „Mircea". Sînt printre ei cei care astăzi au urcat în arboradă ; sînt cei care-au plecat să colinde mările europene, să vadă alte ţărmuri, să privească aştrii din noi unghiuri, să refacă rutele înaintaşilor.

...Motorul principal a tăcut, suplinit de forţa vîntului. În locul duduitului său ritmic se aude, în răstimpuri, scrîşnetul parîmelor încordate. Nava îşi alungă umbra peste valul lin, în care licăresc cioburi de soare. Un pescăruş, ca o săgeată albă, ne-aduce ultimul mesaj al ţărmului care abia se mai vede. Simţim, cu toată fiinţa, chemarea depărtărilor albastre...

Am însoţit nava-şcoală „Mircea“ şi echipajul ei de elevi în două călătorii de lungă durată. Am văzut o mulţime de lucruri noi — pe mare ca şi în porturile unde-am poposit ; am încercat să descifrez laturi noi ale sufletului omenesc, să citesc pe feţele celor din jur şi în inimile lor, să înţeleg mai bine, mai profund, adevărul marinei, gîndirea omului de pe mare, tradiţia noastră navală.

Aşa că în loc de un jurnal sistematic al celor două călătorii — prima, în vara lui 1967, în Franţa şi Anglia ; cealaltă în iulie 1968, în Turcia şi Italia — am adunat şi ceea ce n-aş fi scris în „notele de drum“ sau ceva care, în orice caz, ar fi urmat să se adauge notelor de drum propriu-zise. Popasurile noastre la Toulon, Gibraltar, Portsmouth, Londra, Malta, Istanbul, Napoli, Roma, Capri constituiau o temă ispititoare. Dar la fel de ispititoare era cealaltă temă : a înfăţişa ceva din viaţa marinei, avînd ca fundal călătoria îndelungată pe mare. Căci marinarul devine el însuşi mai ales la drumurile lungi...

II

Bosforul și orașul de pe țărmul lui

1

Tradiția marinărească poruncește să treci prin Bosfor în zorii zilei, mai ales dacă vii dinspre Marea Neagră. Porunca aceasta izvorăște mai mult din rațiuni estetice decît din necesitățile practice ale navigației ; de altfel multe reguli ale mării îmbină utilul cu plăcutul și nu cred că există marinar insensibil la frumusețea locurilor pe unde trece...

Așadar, printr-o înțelegere unanim acceptată, ne trezim cu toții cu mult înainte de ora regulamentară, ca să nu pierdem spectacolul ce ni se oferă aici, în Bosfor. Ieșim pe punte. Pe mare plutește un fel de negură ușoară, care estompează contururile țărmului din fața noastră. În jur răsună zeci de claxoane pe două tonuri, de parcă ne-am afla în mijlocul unui bulevard. Sînd ambarcațiunile negustorilor și pescarilor care-au pornit la treabă ; bărci cu motor, șalupe, pescadoare de toate formele și mărimile țîșnesc în calea noastră, uneori primejdios de aproape, și oameni îmbrăcați modest salută nava scoțîndu-și șepcile. Unii micșorează viteza și se întorc din drum ca să-l privească pe „Mircea" mai de aproape, fiindcă velierul nostru alb, cu trei catarge vopsite în galben viu, cu balustradele în verde și bronz, e o apariție neobișnuită pe acest drum unde zilnic se încrucișează sute de cargouri și petroliere cu înfățișarea cea mai comună.

Uriașele stînci negre de la intrarea strîmtorii rămîn încet în urmă. Țărmul înalt, încă neclar în lumina tulbure a zorilor, lasă să se vadă treptat ziduri vechi de cetate, cățărate pe culmi sau răsărind masive chiar la marginea apei ; clădiri moderne, cu acoperișuri stacojii, printre copaci întunecoși ; drumuri șerpuind pe înălțime, apoi iarăși case...

Strîmtoarea, lungă de aproape treizeci de kilometri, își dezvăluie treptat frumusețile. Te afli, abstract vorbind, la hotarul dintre două continente ; în realitate, plutești pe o fîșie de apă lată de cîteva sute de metri, mărginită de dealuri ; din loc în loc, în țărm se sapă intrînduri, unde marea parcă a-mbrîncit uscatul și l-a dat nițel mai încolo, ca să creeze un golf minuscul tocmai bun să adăpostească zece sau douăzeci de clădiri, toate cu fața spre strîmtoare, toate cu ferestre multe și largi, vopsite în culori vesele, contrastînd cu albul imaculat al pereților.

La ora asta, în balcoanele căsuțelor se văd prin binoclu fete frumoase, cu părul negru, care ies să-și dea binețe cu fetele din balcoanele vecine ; în răcoarea dimineții își strîng mai bine pe ele halatele mătăsoase și fac cu mîna spre corabia care trece și ești bucuros să le răspunzi și totodată puțin trist că n-ai să le vezi niciodată de aproape. Căci una dintre tristețile meseriei de marinar este incertitudinea ; nu te poți întoarce decît tîrziu, adesea prea tîrziu, la un chip văzut și iubit pentru o clipă, dintr-un port unde-ai făcut vremelnic popas.

...Zeci de localități se grupează sub culmile mai mari și mai reliefate ; pe alocuri se oglindesc în apă fortărețe cu turnuri gigantice și triste și cenușii, amintind asprimi medievale. În preajma bastioanelor severe, prin marea de verdeață ce urcă pînă sus, răsar vile cochete, cu balcoane și turnulețe, diminuînd amenințarea vechilor ziduri oarbe și masive și veșnice ca niște creații geologice. Uneori nava trece atît de aproape de țărm, încît auzi glasurile oamenilor și duduitul mașinilor ce aleargă pe autostradă. Orașul și apa conviețuiesc aici într-o intimitate pe care numai Veneția o repetă ; sînt clădiri cărora valurile le spală pereții, iar de la fereastra lor locatarii pot foarte bine să pescuiască cu undița. Pilotul ne arată o casă părăsită, pe jumătate dărîmată, de parcă s-a tras în ea cu tunul, și ne

explică : anul trecut, un vapor în trecere pe aici a greșit manevra și a intrat cu prova în colțul ei. Un vapor care dărîmă o clădire ! Mai știi ? Poate că timonierul vasului acela a zăbovit cu privirea mai mult decît se cuvenea către o față albă, încadrată de păr negru-albăstrui, răsărită la un balcon din preajmă...

Fiecare golfuleț creat de șerpuirea strîmtorii este un port — și nu rareori, în vecinătatea unui grup de case staționează un vas alb, cu mai multe punți, care se încadrează atît de bine în peisaj, încît pare el însuși o clădire. Alteori vezi plutind un grup de pontoane, un vapor acostat, și abia cînd te apropii îți dai seama că-i terasa unui restaurant, suspendată deasupra apei și te gîndești la un ceas de tihnă în amurg, într-un jeț de răchită împletită, sub tenda cu dungi multicolore și cu franjuri pe margini. Dar nava trece mai departe și făgăduiala tihnei rămîne-n urmă, ca atîtea alte făgăduieli pe care țărmul le refuză marinarului plecat la drum...

Navigăm, cu viteză redusă, pe lîngă suburbiile Istanbulului. În dreapta și-n stînga, pe maluri, clădirile s-au îndesit. Nave de tot felul traversează strîmtoarea, unind, în lipsa unui pod, cele două părți ale orașului. Feriboturi cu bordurile joase transportă zeci de automobile deodată ; șalupe rapide cu parbriz de plexiglas, nave de pasageri, bărci cu motor și tot ce poate fi imaginat că plutește duc la această oră oameni de pe un țărm pe altul — fiindcă și Istanbulul are „navetiștii" lui, vreo două sute de mii de persoane care vin din partea asiatică a orașului la locurile de muncă de pe țărmul european. Așa încît vaporașele de tot felul care trec încoace și-ncolo răscolind apele albastre și tulburînd liniștea cu duduitul și sirenele lor au funcția modestă de troleibuze, tramvaie, trăsuri sau biciclete...

În lunecarea noastră domoală, peisajul se transformă imperceptibil. Nici n-am observat cînd s-au înălțat în dreapta blocurile moderne cu multe etaje ; trecem pe lîngă palate somptuoase, construite pe țărm, de-a lungul apei ; din loc în loc mari panouri cu reclame în culori vii recomandă insistent o stidlă de pepsi-cola sau un detergent casnic oarecare ; automobile și autobuze gonesc pe șosea, feriboturile fac să clocotească apa-n jurul nostru. Toate

acestea sînt semne că intrăm în Istanbulul propriu-zis. Magazii lungi de mărfuri sau cărbuni ; macarale pe cheuri, nave ancorate pe firul apei... Le ocolim cu grijă și înțelegem ordinele repetate ale comandantului către cei din cart : fiți cu ochii-n patru, măriți observarea, raportați tot ce se vede în jur ! Imaginea casei dărîmate de prova unui vapor ne urmărește mereu.

Clădirile urcă tot mai mult pe înălțimi și dispar undeva îndărătul colinelor ; aglomerația de acoperișuri și minarete face ca în fața noastră orizontul să pară frînt. Curînd, după o nouă curbă domoală spre dreapta, orașul ne apare în toată splendoarea lui, în lumina voioasă a primului ceas de soare ; privirile lunecă lacome de la blocuri la minaretele ca niște creioane bine ascuțite împungînd cerul senin : de la grădini la străzile în pantă și la furnicarul mașinilor în goană ; simfonia modernă a claxoanelor a înlocuit definitiv liniștea din larg.

Ancora este pregătită și inimile și-au iuțit bătaia, în ritm cu nerăbdarea viitorului popas.

2

Cum să surprinzi, în răstimp de cîteva zile, esențialul din viața unui oraș cu două milioane de locuitori, cu o vechime care se măsoară în milenii, un oraș construit pe două continente, la hotarul dintre două mări, la intersecția unor importante drumuri pe apă și pe uscat ? Ce să descrii mai întîi, ce să povestești, ce să înfățișezi din peisajul lui atît de variat ? Poate pitorescul, poate modernul, poate vechiul, poate monumentalul sau exoticul ? Sau poate contrastele de care te lovești la tot pasul ?

M-au izbit, în primul rînd, contrastele. Ca pe un călător avid de nou, căutînd să rețină numai esențialul sau, dimpotrivă, alunecînd la suprafața lucrurilor.

Sîntem la ancoră pe mijlocul strîmtorii, nu departe de Dolmabahce Sarayi, un palat de o frumusețe deosebită, construit din marmoră albă. Fațada palatului este în imediata apropiere a apei, de care-l desparte doar o fîșie

cenușie de asfalt cu goana șuierătoare a limuzinelor. Prima stradă pe care păşim în Istanbul. Şi primul contrast : pe-o latură a străzii — palatul ; pe cealaltă — apa albastră...

Un spectacol inedit ne oferă oraşul, cu mişcarea haotică a maşinilor care se grăbesc, se depăşesc prin dreapta sau prin stînga, se ceartă în limbajul strident al claxoanelor şi nu rareori ajung să se „îmbrîncească" cu scrîşnete metalice, încît ai impresia că în tot acest haos singura lege de circulaţie este „strecoară-te pe unde poţi". Multe autoturisme pe care le-am văzut poartă pe uşă sau pe aripă rana unei dispute brutale la o depăşire. Pentru un neiniţiat, a conduce maşina aici este o aventură. Demarajul zmucit pentru a cîştiga cîţiva centimetri, frîna pusă brusc la o palmă de bara vehicolului din faţă, virajul scurt pentru a evita în ultima secundă o catastrofă — toate acestea fac parte din pîinea zilnică a omului de la volan. Există şi o anecdotă pe această temă. Un turist face un compliment şoferului de pe taximetru : „Aveţi şoferi foarte buni aici, în Istanbul." „Da, foarte buni. Cei proşti au murit în accidente ori s-au lăsat de meserie..."

La podul Galata, unul dintre cele două poduri imense care traversează golful Cornul de Aur înfipt ca un iatagan în inima oraşului, am stat la o adevărată... coadă de maşini ! Cu o răbdare îngerească şoferul autocarului nostru înaintează metru cu metru, cu o viteză de melc, avînd grijă să nu se lase depăşit, fiindcă din dreapta şi din stînga se înghesuie mereu alte vehicule, dornice să-şi înfigă pieziş o aripă între noi şi cel din faţă. Din urma noastră, un Volkswagen sport demarează deodată şi se repede pe trotuarul lat ce mărgineşte podul. Nu ştiu dacă în cele din urmă exasperatul şofer a scăpat nesancţionat de agenţii de circulaţie, cert este că el a cîştigat minute preţioase, şi rarii pietoni s-au ferit din cale, lipindu-se de balustrada podului. Poate erau deprinşi cu asemenea excese...

Într-o altă plimbare, pedestră de astă dată, prin oraş, am străbătut Bulevardul Independenţei, una din arterele principale, cu magazine splendide, cu vitrine aranjate în chip armonios ; prin contrast, nu departe de ele, pe o stradelă, se vindeau castraveţi proaspeţi, pe care vînzătorul înarmat cu un cuţit mare îi despica şi-i ungea la mijloc cu un fel de brînză-cremă foarte gustoasă. Cîţiva paşi mai

departe, un vînzător ambulant cu o lădiță atîrnată de gît își strigă marfa-n gura mare. Pe taraba lui, învelită cu pluș roșu sînt rînduite mici bijuterii, inele, broșe, cercei ; negustorul ne îndeamnă în cîteva limbi să cumpărăm și se jură că toate aceste nimicuri sînt din aur curat. Probabil spune adevărul, dar aur, vîndut pe stradă ca halvița...

Bazarul, un mare edificiu comercial de pe țărmul Cornului de Aur, atrage o mulțime uriașă de vizitatori, localnici sau turiști. E greu de descris această piață a pieților, acest complex comercial format din nenumărate magazine, dughene, tarabe, prăvălii, cărora li se adaugă mici negustori ambulanți și misiți care te întreabă dacă n-ai dolari și te trag de mînecă spre „magazinul care vinde cel mai ieftin" ; aici se vinde tot ce se poate vinde, de la bijuterii la gumă de mestecat, de la motociclete la presupuse antichități ; ești rugat cu țigări de contrabandă, vechi monede de aur, produse de artizanat cu o puternică tentă locală, confecționate anume pentru turiști : papuci roșii cu vîrfurile întoarse și cu ornamente de fir, pumnale orientale bătute-n pietre roșii și albastre, casete, narghilele și statuete. Negustorii sînt capabili să-și laude marfa și să se tocmească în cîteva limbi, tocmeala este un fel de modus vivendi în Bazar, deopotrivă pentru vînzător și cumpărător ; dacă ai răbdare, poți cumpăra un obiect la jumătate din prețul cerut inițial... Străzile din jur sînt realmente înțesate de oameni. Și de vehicole. Și de oameni-vehicol : hamali specializați, care poartă în spate un fel de suport de lemn căptușit cu piele, în formă de L, semănînd cu povara vechilor geamgii de pe la noi. Pe acest suport sînt clădite piramide de cutii cu marfă. Îi privesc mai de aproape. Au spatele deformat de această eternă sarcină și mă gîndesc la un roman fantastic de Wells, unde se spune că dacă inegalitatea socială s-ar prelungi la infinit, ea ar duce în cele din urmă la deformarea biologică a oamenilor, după profesia lor.

Hamalul și o limuzină de ultimul tip. Ca o incredibilă corabie, omul se strecoară prin larma claxoanelor și prin fața radiatoarelor cromate, care se opresc lîngă el respectîndu-i povara și-i fac loc să treacă, parcă impresionate de ciudata-i deformare a spinării...

Pe bulevardele lungi de kilometri, clădiri mari şi frumoase, cu faţade placate în marmură roşie sau neagră sau albă ; deodată fără nici o tranziţie, un maidan cu nişte dărîmături sau un simplu loc viran pe care cresc în voie buruieni prăfuite.

Zidul cetăţii bizantine se întinde de-a lungul oraşului, spre strîmtoare, impresionant prin măreţie şi dimensiuni. Din loc în loc uriaşe turnuri de apărare, fiecare de mărimea unei cetăţi. Un colos de piatră, ruinat acum... Şi undeva, printre creneluri seculare, o foarte recentă improvizaţie, o colibă din scînduri, bidoane vechi, cărămizi, bucăţi de tablă şi lut, avînd drept perete din spate însuşi zidul cetăţii.

Un zid de secole şi o locuinţă de azi pe mîine...

Coborîm pe strada care duce-n port, într-o după-amiază liniştită. Bulevardul larg ca un fluviu doarme la această oră. Dorm şi sutele de limuzine parcate pe margini, sub platani.

Dindărătul aripilor enorme ale unui „Ford Galaxie" ies două fetişcane desculţe şi oacheşe.

Ele ne prind cu îndemînare la butonieră nişte flori semănînd bine cu liliacul.

Apoi, rîzînd cu dinţi albi sclipitori, ne cer o ţigaretă.

Lîngă aripile enorme ale unui „Ford Galaxie"...

3

Echipajul navei noastre a depus o coroană de flori la monumentul lui Kemal Atatürk. Monumentul se află în centrul oraşului, într-un parc ; se pare că-i un obiectiv foarte cunoscut de locuitori, fiindcă prezenţa companiilor de onoare n-a trecut deloc neobservată. Într-un răstimp de cîteva minute, în preajma aleii unde se aliniaseră detaşamentul de ostaşi turci şi compania de elevi de pe „Mircea" s-au strîns o mulţime de oameni, punîndu-i în încurcătură pe agenţii de circulaţie care încercau să rînduiască într-un fel aglomeraţia din jur.

Am discutat despre Atatürk cu cîţiva ofiţeri din Marina turcă, în cursul unei întîlniri. Cînd am amintit numele

acestui mare reformator, creatorul Turciei moderne, ochii interlocutorilor mei au strălucit de mîndrie. „Îi datorăm mult lui Kemal Atatürk, mi-au spus ei. A răsturnat obiceiuri vechi, înapoiate, şi ne-a ridicat ţara în rîndul statelor moderne..." Ştiam, din lecturi mai vechi, că transformările acestea nu s-au înfăptuit uşor. Poligamia, portul turbanului, interdicţia femeilor de a apărea în public cu faţa descoperită erau obiceiuri la care tradiţionaliştii nu se grăbeau să renunţe. Influenţa şi autoritatea de care se bucura Kemal Mustafa în rîndul poporului au făcut mai mult decît decretele şi legile ; turcii vedeau în el un ideal de comportare şi l-au urmat în aplicarea noilor rînduieli sociale ; iar atunci cînd în cadrul aceloraşi reforme s-a introdus şi obligativitatea ca fiecare cetăţean să poarte un nume de familie, conducătorul a fost numit „Atatürk", adică „tatăl turcilor", ca semn al preţuirii de care se bucura în rîndul concetăţenilor lui...

Mă gîndeam la toate aceste amănunte acolo, în faţa monumentului care-l reprezenta pe preşedinte în mijlocul unui grup de oameni din diferite straturi sociale. În mulţimea care se adunase, atrasă de solemnitate, vedeam, tot aşa, oameni din diferite straturi sociale, şi din această imagine am desprins un simbol : preşedintele, purtător de steag al progresului, înconjurat de poporul sculptat în piatră şi de poporul cel viu, care inunda aleile din preajma monumentului.

4

Localitate ale cărei începuturi se pierd în legendă, cu multe secole înaintea erei noastre, leagăn al unei civilizaţii vechi, martor al unor frămîntate epoci istorice, oraşul de pe ţărmul Bosforului — denumit pe rînd Bizanţ, Ţarigrad, Noua Romă, Constantinopol şi în sfîrşit Istanbul — are un mare număr de muzee şi obiective de interes artistic şi istoric. Ghidul frumos ilustrat ne îmbie către biserici şi moschei, către palate şi monumente, către grădini, fîntîni sau turnuri şi bazaruri.

Toate te atrag, prin pitorescul numelui sau prin faima lui ; prin legăturile cu evenimente depărtate în trecut sau prin frumusețea știută din cărți.

5

Construită în secolul al șaselea al erei noastre, biserica Sfînta Sofia te impresionează de departe prin dimensiunile ei colosale și prin forma masivă, amenințătoare aproape, a zidurilor ei străvechi. Intrînd în curtea îngustă, străjuită de ziduri înalte, te simți de-a dreptul intimidat : peste acești pereți cu aparență de monolit s-au scurs paisprezece secole...

Nava centrală, înaltă de 56 de metri, e acoperită de o cupolă de 31 metri în diametru ; ea are nouă porți de acces și în încăperea vastă fiecare șoaptă se amplifică, prinde rezonanțe tainice. Lumina, filtrată prin cele patruzeci de ferestre ale cupolei, aruncă umbre stranii peste mozaicurile bogate, conturează apăsat ajururile fine de pe coloane. În anul 1453, cînd turcii au cucerit Constantinopolul, catedrala a fost transformată în moschee. În vremea aceea i s-au adăugat cele patru minarete, potrivit rangului ei în cultul musulman. Devenită muzeu după instaurarea Republicii, milioane de turiști din toată lumea au posibilitatea să admire această capodoperă a arhitecturii bizantine. În interiorul ei, unde altădată răsunau rugile în limba lui Mahomed, se aud acum glasurile răspicate ale ghizilor, care dau turiștilor explicații în diferite limbi. Lăcaș al unei credințe care interzice învățarea limbilor străine, „Ava Sofya" a devenit astfel o citadelă poliglotă...

6

Muzeul arheologic grupează colecții de artă antică de mare varietate — atît ca teritoriu de origine (sud-estul european, Egipt, Orientul apropiat) cît și ca spațiu istoric. Sînt bogat reprezentate,

în ceea ce au ele mai caracteristic, epocile elenistică, romană, feniciană și bizantină. Aici interesul se împarte deopotrivă între istorie și artă ; capodopere vechi de milenii își păstrează prospețimea și perfecțiunea artistică ; sute și sute de sculpturi în fața cărora ai vrea să zăbovești cît mai mult își dispută întîietatea în fața ochilor cercetători...

Privești faldurile de marmoră ale veșmintelor unor personaje mitologice, cărora artistul a știut să le redea așa de bine mișcarea și parcă însăși moliciunea stofei ; privești profilurile perfecte, prea puțin atinse de trecerea secolelor ; Afrodite cu gesturi grațioase, grupuri de nimfe sau muze sau, dimpotrivă, atleți musculoși, cu capete expresive și mișcări care uimesc prin perfecțiunea lor...

Din sutele de sculpturi adunate aici sînt cîteva care reține atenția pînă și celui mai neavizat dintre vizitatori. Una reprezintă capul lui Zeus, destinat probabil vreunui templu ; este o figură colosală, de mai mult de doi metri înălțime, și totuși atît de armonioasă ca proporții... Alta are drept subiect doi copilași cu cîinii lor și surprinde prin senzația de viață pe care-o răspîndesc figurile candide și dulci. Celebra temă „Leda și Lebăda" — Zeus prefăcut în lebădă ca s-o poată seduce pe Leda, soția lui Pindar și mama lui Castor și Pollux — este prezentă aici într-un grup statuar remarcabil. Îmbrățișarea dintre Leda și lebădă a dat artistului prilejul să ridice un adevărat monument dragostei naturale, voluptății, pasiunii dezlănțuite.

Cultul morților, în mare cinste la antici, este bogat reprezentat în muzeu. Într-un sarcofag egiptean vedem, la picioarele mumiei propriu-zise, mumia unei pisici, probabil animalul preferat al celui dispărut. O sală întreagă este dedicată lacrimariilor, acele mici recipiente de sticlă de diferite forme, în care rudele strîngeau lacrimile vărsate în amintirea celui dispărut și i le puneau alături, în criptă. O altă sală, și mai mare, găzduiește sarcofage antice, adevărate edificii din piatră sau marmură, cu capacul de forma unui acoperiș de casă, cu laturile bogat ornamentate. Dintre ele, la Istanbul sînt două celebre în toată lumea : unul, care se presupune că a aparținut lui Alexandru Macedon, este împodobit cu altoreliefuri înfățișîndu-l pe vestitul conducător călare pe-al său Bucefal și diferite scene de luptă dintre greci și perși ; celălalt, supranumit „Jelitoarele", are

pe laturi chipuri de femei cernite, fiecare în altă poziție, fiecare în altă atitudine, reprezentînd diferite ipostaze ale durerii. S-a stins de veacuri pînă și amintirea cea mai vagă despre omul care-a prilejuit durerea întruchipată-n piatră ; s-a stins și amintirea artistului care-a creat-o, a rămas în schimb capodopera, dînd parcă un sens nou, complementar, celebrului aforism al lui Hipocrat „Ars longa, vita brevis"...

Supraviețuind vremii și furtunilor, piatra ne aduce mesaje uimitor de vii din străfundurile istoriei...

7

Instalat în fosta reședință, a sultanilor, Muzeul Topkapî Sarayi se află pe una din cele șapte coline ale Istanbulului. Palatul, a cărui construcție a început la 1465, pe vremea lui Mehmet Cuceritorul, a fost extins treptat, i s-au adăugat noi corpuri de clădire, devenind unul dintre cele mai însemnate ansambluri arhitecturale din lume. Ceea ce-l face celebru în primul rînd este însă bogăția exponatelor. Aici au adunat sultanii adevărate comori de artă, în porțelan, fildeș sau aur ; simpla enumerare a exponatelor e dificilă, mai ales pentru un profan care n-are posibilitatea să distingă capodopera între zecile de piese asemănătoare ca structură și ornamentație. Ne conducem mai mult după plăcerea ochiului decît după argumentele de ordin tehnic și estetic...

Porțelanurile : sute de talere de dimensiuni mari, cu ornamentații migăloase ; cele chinezești dominate de albastrul de cobalt și remarcabile prin finețea ornamentelor ; cele franțuzești — mici tablouri în culori discrete, reprezentînd scene pastorale sau de curte ; de la talere la servicii de ceai, provenind din cele mai vestite manufacturi ale lumii, porțelanurile reprezintă o atracție majoră a muzeului.

...Le concurează însă obiectele de orfevrerie. Un elefant de aur masiv, de mărimea unui ghiozdan, casete sau ceainice lucrate în filigran și ornamentate cu pietre scumpe ; o miniatură chinezească, puțin mai mare decît o carte,

înfățișînd un palat lucrat cu minuția caracteristică, unde fiecare copăcel, fiecare alee, fiecare fereastră este finisată pînă la perfecțiunea microscopică... Toate acestea au aparținut sultanilor, au fost primite de ei în dar de la diferiți suverani sau au fost special achiziționate spre a accentua impresia de lux și bogăție în care trăia familia imperială.

Broderii prețioase cu fir de aur, un coran lucrat în filigran și ornat cu complicate și fine arabescuri, pumnale cu mînerul bătut în pietre scumpe — toate acestea nu spun nimic în comparație cu sala unde sînt expuse tronurile din aur ale sultanilor Ahmet, Murat IV și Selim. În special acesta din urmă se remarcă, între altele, prin faptul că este ornamentat cu peste 25.000 pietre prețioase...

Tronurile : un fel de fotolii făcute din aur. Apoi sfeșnice de aur, cești și ceainice din aur, statuete din aur, brățări din aur.

...Și în sala rezervată veșmintelor împărătești, o mantie cu pete întunecate. A aparținut unuia dintre frații pretendenți la tron ni s-a explicat. O purta pe cînd a fost decapitat. Petele acestea sînt pete de sînge...

Am plecat din Muzeul Topkapî cu această imagine — aur și pete de sînge, un rezumat a ceea ce a însemnat, în istorie, Poarta otomană.

8

Dar escala la Istanbul e numai un avanpost al drumului lung care ne așteaptă. Ridicăm ancora în zorii zilei. O plecare lipsită de ceremonie, cu scrîșnetul surd al lanțului ancorei care își reia postul, după ce-a zăcut trei zile pe fundul Bosforului, cu duduitul molcom al motorului principal „pus la încălzit", cu comenzile și rapoartele care ne-au smuls definitiv din postura de „turiști". Eram marinari și locul nostru era acolo, departe, spre linia albastră ce desparte apele de cer.

Și după cele trei semnale de sirenă ale bunului-rămas, ne așternem iar la drum, pe valurile domoale ale Mării Marmara.

III

Nopți albe între cer și apă

1

Către miezul nopții, înainte de culcare, dau o raită pe dunetă să aflu noutăți. Nu sînt noutăți. Dinspre coș vine o adiere călduță cu iz de motorină ; mai încolo, spre pupa, disting fața și mîinile timonierului slab luminate de beculețele cadranelor ; la babord, pe orizontul aproape negru se profilează vag o siluetă. Este ofițerul de cart. Schimb cu el cîteva impresii despre vreme și-l rog să-mi împrumute binoclul, să mă uit la vreo luminiță ivită undeva, pe mare, apoi intru în cabina de comandă, sau „comanda", cum o numesc pe scurt cei de la bord. După întunericul și răcoarea de afară, încăperea aceasta albă, plină de zumzetul și căldura tuburilor electronice, pare o oază de liniște și confort. Aici îl găsești mai totdeauna pe comandant sau pe ofițerul secund ; îi vezi mai întîi umerii acoperind harta, apoi degetele mînuind echerul de celuloid. Cînd își întoarce fața spre tine, pui invariabila întrebare : „Unde ne aflăm ?" devenită un fel de certificat de intrare în comandă. Drept răspuns, vîrful creionului bine ascuțit atinteşte o cruciuliță de pe linia lungă și dreaptă trasată pe hartă : „Acum treizeci de minute eram aici..." Această linie reprezintă drumul nostru, de fapt o abstracțiune, fiindcă nici o corabie nu lasă urme pe albastra cîmpie...

Uneori în comandă au loc adevărate „consilii operative", comandantul şi ofiţerul cu navigaţia fac calculele mai mult mintal, şi atît de repede, încît cineva nedeprins nu le poate urmări : „Dacă mergem cu nouă noduri, la ora patru treizeci luăm o sută şase grade, iar dimineaţa la nouă intrăm în strîmtoare..." Se pun în discuţie cîteva variante asemănătoare, se perfectează calculele — şi curînd pe hartă apare o nouă linie, frîntă undeva într-un unghi oarecare...

Cînd se ţin asemenea consilii, profanul e de prisos aici ; el se retrage neobservat, fără să mai întrebe unde se află.

2

...Şi totuşi trebuie să primească răspuns de undeva ; are impresia că nu poate dormi dacă nu ştie că pe sub tălpile lui trece meridianul de şaptesprezece grade şi douăzeci de minute ; se îndreaptă atunci spre capătul dinspre prova al dunetei, lîngă coş, unde sub un acoperiş de pînză, pe o masă mai modestă decît cea din comandă, stă o hartă identică. La orice oră din zi şi din noapte, se găsesc aici doi-trei elevi navigatori care fac, cu scop mărturisit didactic, aceleaşi calcule : mergem cu viteza asta, avem vînt din nord-vest care ne derivează cu atîta, deci am ajuns aici : ţac-ţac, două mişcări de echer şi pe hartă apare cruciuliţa care ne fixează, pentru o clipă, în spaţiile fără margini din jur ; pe urmă, cu sextantul şi cronometrul, un tînăr care acum un ceas cînta la chitară stabileşte un raport misterios între el însuşi şi unul din aştrii care împung cu sclipiri de argint firmamentul : Venus, Beltegeusa, Altair...

Viitorii ofiţeri de marină nu aşteaptă să-i întrebi despre mersul navigaţiei ; cu entuziasmul novicelui iniţiat de curînd într-o taină capitală, sînt oricînd dispuşi să-ţi înşire pe de rost grade de longitudine şi latitudine, adîncimi, date despre regimul curenţilor şi al vîntului... Pasiunea lor cea mare rămîne însă sextantul, acest vechi şi credincios instrument marinăresc, cu care se măsoară unghiul dintre

aştri şi linia orizontului. Orice marinar priceput, avînd unghiul acesta, un cronometru precis şi o carte cu tabele azimutale, poate calcula cu exactitate punctul în care se află nava. De zeci de ori într-un cart îi vedeam pe elevi cu sextantul îndreptat spre soare sau spre stele, controlîndu-şi reciproc rezultatele, calculînd cu îndemînare, răsfoind volumele groase ca nişte biblii. Caietele de practică se umpleau treptat cu desfăşurările şi rezultatele „punctelor". Aceste calcule stau chezăşie faptului că-n cariera lor de navigatori, elevii de acum vor rezolva cu competenţă probleme de navigaţie mai complexe şi mai ample, pe care viaţa le va ridica în faţa lor.

Între caietele de practică ale elevilor navigatori se află şi un bloc de desen pentru schiţe de coastă. De cîte ori ne aflam în preajma ţărmului, îi vedeam aşezaţi gospodăreşte pe punte, cu caietul pe genunchi, cu creionul în mînă şi ochii mijiţi spre depărtare, străduindu-se să surprindă cît mai repede şi mai exact profilul şi principalele repere ale uscatului care-şi schimba treptat înfăţişarea pe măsură ce nava înainta. În schiţele acestea fantezia nu-i admisă, în schimb se pune mare accent pe precizia detaliului : un far, un turn, o casă izolată, un pîlc de copaci, o biserică... Schiţele de coastă reprezintă pe rînd stînci, insule, golfuri, coaste, promontorii pe lîngă care am trecut şi utilitatea lor n-o pune nimeni la-ndoială : peste un an sau doi, desenatorii de acum vor naviga prin aceste locuri ca ofiţeri ai marinei comerciale şi vor trebui să recunoască de departe, cu o privire ageră şi competentă, colţul de pămînt apărut la orizont.

Stau deci acolo lîngă ei, bag şi eu capul sub adăpostul de tendă care tremură în vînt şi le urmăresc munca. Am aflat punctul, ştiu unde sîntem, ştiu ce mişcări de echer vor urma mai departe şi totuşi stau acolo ca să mă conving de un lucru pe care-l ştiu demult : tinerii aceştia fac o treabă interesantă, în care pun totdeauna mai mult decît conştiinciozitate profesională ; descifrez în mişcările lor precise, în dibăcia şi concentrarea cu care lucrează pe hartă, ceva din pasiunea unui muzician, sportiv sau inventator.

3

Curînd după plecare, secretarul de partid m-a solicitat să dau o mînă de ajutor la înjghebarea unui spectacol. Accept bucuros o ocupație concretă, după ce mă simțisem inutil la bord zile în șir, prin trecerea bruscă de la treburile cotidiene de acasă la situația de pasager. Orice navă este riguros organizată și toți oamenii de la bord au un loc bine precizat, înscris în ceea ce se cheamă „rolul echipajului" ; cu atît mai mult pe „Mircea", nava-școală a cărei menire e, între altele, să-i deprindă pe viitorii ofițeri cu rigorile vieții la bord, fiecare ofițer, maistru, elev și soldat avea un rol ; pe cînd un „pasager" ca mine era mai puțin legat de programul împărțit pe ore și minute al echipajului. Stăteam acolo, pe dunetă, sub soarele fierbinte, alături de alți tovarăși de călătorie, care din cînd în cînd dispăreau să-și ia în primire cartul, să predea elevilor o lecție, să întocmească un plan sau să controleze nu mai știu ce. În locul lor veneau alții care săvîrșiseră deja treburile amintite sau altele asemănătoare, și care găseau o adevărată desfătare în cele cîteva minute de răgaz pe punte, ca să fumeze o țigară și să dispară iar la treburile lor ; numai eu rămîneam pe loc, și nu-mi venea la îndemînă, fiindcă pe o navă unde oamenii muncesc, învață, fac curățenie sau supraveghează aparate, situația de pasager e stînjenitoare și pentru acest personaj, și pentru cei din jur. Ar mai fi fost o soluție, să cobor în cabină, dar acolo, pe măsură ce înaintăm spre sud, temperatura crește tot mai mult ; în plus, n-am apucat încă să mă deprind cu zgomotul permanent al motoarelor auxiliare, care se află undeva, sub pardoseală... Iar pe navă nu-i ca pe uscat, să-ți poți găsi un refugiu, un colțișor numai al tău. Aici fiecare om este toată vremea alături de ceilalți, fiecare colț de pe navă este ceva, servește la ceva, cade în răspunderea cuiva. Dacă șeful de echipaj găsește doi inși ascunși la o partidă de table în atelierul de tîmplărie, cei doi nu se miră că i-a dibuit pînă și acolo ; dacă secundul surprinde un chiulangiu pitulat în bastingajul hamacelor, la două „etaje" sub punte, în vreme ce pe bord se desfășoară curățenia generală, omul

nostru nu se-ntreabă cum de-a ajuns secundul pînă şi acolo ; pe navă pur şi simplu nu există locuri singuratice, pustii, ca într-un castel cu zeci de cotloane şi ascunzişuri.

Mai călătorisem pe mare şi nu-mi făceam iluzii despre existenţa unui ungher retras, unde să stau şi să visez cu singura grijă de a fi punctual la masă ; de aceea nu imaginasem proiecte literare şi nu-mi luasem lecturi prea dificile. Mă descurc eu, gîndisem la plecare, adăugînd cu îngîmfare dictonul latin „omnia mecum porto" (port totul cu mine, averea mea stă în cap sau aşa ceva, ştiţi bine că un dicton latin e greu de tradus întocmai). În primele zile mi-am dat seama că de fapt nu purtam cu mine mare lucru ; capul îmi era pur şi simplu pustiu, n-aveam în el decît trepidaţia zgomotoasă a tuturor lucrurilor fixe şi mobile din cabină şi de sub ea, numele ţărmurilor depărtate pe lîngă care treceam şi... ceva soare. În această puţin glorioasă pentru mine etapă n-am făcut decît să transcriu şcolăreşte ce vedeam în jur, fără speranţa că poate ieşi ceva din această înşiruire anostă de denumiri geografice, observaţii meteo, descrieri stîngace de peisaj sau frînturi de dialog fără semnificaţie ; a doua „operă" literară a fost un fel de rezumat al celei dintîi, o scrisoare interminabilă către cei de-acasă, pe care am şi pus-o la poştă în prima zi de escală. În sfîrşit, după această perioadă de stagnare cerebrală am început să mă adaptez : ţinînd cartea suspendată, ca să amortizez trepidaţiile, am citit literatură marină din biblioteca navei ; am reflectat asupra soartei marinarului, ba am început şi un poem la care nu m-am mai uitat după întoarcere.

Aşadar, inactivitatea mea lua sfîrşit o dată cu înfiinţarea brigăzii artistice. Erau doi elevi cu acordeoane şi patru cu chitare electrice, instrumente capabile să facă faţă zgomotului din jur, ba pe deasupra să mai producă şi ele un număr important de decibeli, ca şi cînd trepidaţia motoarelor n-ar fi fost de ajuns. Prima repetiţie am făcut-o în „cazarma trei", cea mai mare încăpere de pe navă. Spectatori la această „avanpremieră" erau destui — elevi din cartul liber, strînşi ciorchine în jurul instrumentiştilor sau lungiţi pe băncile înguste, cu totul improprii unei sieste (aici, în „cazarma trei", se păstrează vechea regulă marinărească, dormitul în hamace care se strîng îndată după

deşteptare). Elevii, mi-am dat seama, cunoşteau repertoriul orchestrei lor încă din timpul şcolii, fiindcă îşi exprimau zgomotos preferinţele, pe care instrumentiştii le satisfăceau fără ezitare. Singura mea contribuţie la reuşita programului a fost, prin urmare, să determin orchestra să cînte mai puţin... forte, s-o fac, uzînd de mari resurse de răbdare, să renunţe pe cît posibil la ambiţia oricărui component al unei formaţii amatoare : dintre toţi, el anume să se audă cel mai tare...

Dar cred că-s prea aspru cu colaboratorii mei ; în realitate erau nişte băieţi minunaţi, care-şi dădeau silinţa să cînte corect, ba unul dintre ei a compus o melodie pe care am pus nişte versuri despre navă şi despre călătorie ; orchestra noastră a devenit astfel un grup vocal virtuos, care şi-a cîştigat aplauzele de cîteva ori în cursul marşului.

Imaginea marinarului solitar cu chitara la prova, în apus de soare, a rămas de domeniul filmului muzical şi al ilustratei color ; solitarul contemporan a înlocuit chitara cu transistorul... Şi cu toate astea, orchestra noastră are succes. Poate pentru că sîntem pe un velier, unde tradiţiile sînt mai bine conservate. Sau poate pentru că echipajul are media de vîrstă sub douăzeci de ani...

4

În primele zile ale liceului de marină făceam mare haz cînd îi auzeam pe bătrînii subofiţeri :

— Sîmbătă după masă, program la sac !

Expresia ne intriga. Învăţasem cu mare plăcere denumirile marinăreşti care — speram noi — ne vor deschide calea spre navă. Ştiam că frînghia se cheamă „parîmă", că vîrful catargului se numeşte „măr", că un scripete oarecare a devenit pe navă „rai" şi foloseam cît mai des aceste cuvinte ciudate, ca să-i dăm gata pe profani. Numai cu „programul la sac" nu ne împăcam nicidecum. Sîmbăta după masă ne luam frumuşel acul şi aţa, coseam nasturii care ne cădeau cu o frecvenţă îngrijorătoare, ne călcam

pantalonii de oraș sau făceam ordine în noptiere, dar de ce se chemau toate astea „program la sac" ?

Ne-am lămurit abia cînd i-am văzut pe marinarii veritabili, care se mutau într-o unitate din apropiere, cărînd după ei, în loc de geamantane, sacii de pînză groasă bleumarin : program la sac — program la lucrurile personale sau activitate gospodărească, cum spunem de obicei...

Sacul acesta este pentru marinar totul sau aproape totul. În el își ține hainele de sărbătoare, două-trei cărți de care nu se poate despărți, scrisorile primite de acasă sau de la vreo fată, fiecare-n plicul ei, peria de ghete, un borcan cu dulceață adus din permisie, fotografii, un stilou, ciorapii de lînă împletiți de mîinile mamei, o mapă cu plicuri și hîrtie de scrisori, un mosorel cu ață albă și unul cu ață neagră, ace, foarfecă, ustensile de bărbierit, un caiet gros cu un oracol sau cu „amintiri" — acele strofe scrise printre floricele și inimi străpunse de săgeată și palmieri pe-o stîncă la marginea mării :

„Iar ca semn că te iubesc
Eu mai jos mă iscălesc"

...și-atîtea alte obiecte strîns legate de proprietarul sacului, exprimîndu-l mai bine decît un veritabil portret psihologic...

În afară de sac marinarul mai are un hamac sau o cușetă îngustă în cazarma echipajului și un loc la masa pliantă pe care dimineața, la prînz și seara cîțiva inși o desfac din suporții ei din plafon, iar după ce mănîncă o urcă la loc — și asta e tot.

Totdeauna m-am mirat cît de puțin îi trebuie unui om ca să fie el însuși, în mijlocul lucrurilor apropiate lui. Mă gîndesc la apartamentele mari și aproape inutile, încărcate cu mobilă greoaie, cu servicii de lichior din cristal folosite numai la zile mari și în prezența musafirilor... Și mă gîndesc, prin contrast, la cabina unui ofițer de pe navă. Încăperea, de cel mult doi metri pe doi, are plafonul atît de scund, încît totdeauna ești în primejdie să te lovești cu capul de abajurul plat al lămpii. Cușeta este lîngă perete, îngustă și exact atît de lungă încît să cuprindă un om mijlociu din creștet pînă-n tălpi. În fața ei, la cap sau la picioare se află un dulap înalt care o ascunde în oarecare măsură, așa că la culcare ai impresia că te-ai vîrît într-o

cutie. În dreptul genunchilor se află o etajeră de care te loveşti atît de dureros, încît pînă la urmă te deprinzi să te fereşti de ea şi-n somn. La perete, în partea opusă uşii, se află un birou minuscul, care pentru economie de spaţiu are deasupra, de la nivelul ochilor în sus, o etajeră sau nişte sertare. După uşă, o chiuvetă cu oglindă deasupra ; dacă tragi de oglindă, vezi că ea este de fapt uşa unui dulăpior plat pentru obiecte de toaletă. Adesea, deasupra cuşetei mai este una, sau dacă nu este, spătarul se poate ridica la nevoie şi fixa de plafon, devenind un pat pentru al doilea ocupant al cabinei...

În acest mediu, un om sau doi trăiesc ani întregi, acolo vin, după ce-şi fac cartul, să citească, să se odihnească, să scrie scrisori sau să viseze. Şi după ce s-au deprins cu strîmtoarea şi nu se mai lovesc de toate lucrurile la fiecare mişcare, încep să-şi dea seama că această cabină echivalează cu un întreg palat : dormitor, cameră de lucru, salon pentru discuţii cu prietenii la fel de obişnuiţi cu lipsa de spaţiu...

Omul sfinţeşte locul. Omul deprins cu spaţii largi, cu un anumit confort al interiorului, este adus brusc în acest loc strîmt, i se dă în primire un hamac sau o jumătate de cabină şi ajunge-n scurtă vreme să socotească aceasta casa lui, locul unde în afara orelor de muncă şi le petrece şi pe celelalte — de somn şi de destindere. Am văzut ofiţeri care-şi ţin pe etajera de deasupra cuşetei cărţile pe care le iubesc cel mai mult un prieten al meu de la Dunăre, pasionat muzician, îşi păstra în dulapul din cabină vioara ; filateliştii îşi aduc pe navă albumele cu mărci, iar poeţii — caietele de poezii...

Sub cristalul de pe birou, toţi obişnuiesc să păstreze fotografii. Fotografii frumoase şi expresive : tinere fete în poze studiate, soţii cu copii de mînă — şi am deslușit în acest obicei dorinţa ca, alături de obiectele ce le sînt apropiate, oamenii să poată aduce aici, la bord, şi fiinţele dragi. Sau măcar imaginea lor. O dublă imagine : aceea de pe carton şi aceea din inimă.

Fiindcă marinarul îşi socoteşte nava a doua lui casă. Şi o iubeşte şi o îngrijeşte şi o consideră parte din el, din universul lui.

5

Ascultați-l pe un marinar cînd spune „nava noastră". E o întreagă poezie în felul cum rostește aceste cuvinte. Și dați-mi voie să vă povestesc o întîmplare.

Îl cunoșteam din liceul de marină. Era mai tînăr decît mine cu doi ani și arăta și mai tînăr : un băiat înăltuț, șaten, cu profil aproape feminin, cu trăsături mai degrabă firave decît energice ; vorbea puțin, nu ridica niciodată glasul și toată ființa lui respira o anumită delicatețe, aparent în contrast cu meseria aspră, bărbătească, pe care și-o alesese. Anii au trecut, tînărul a urmat Școala navală, a ieșit ofițer și a fost numit comandantul unei vedete torpiloare. Cînd l-am revăzut, părea un băiețandru deghizat în uniformă de locotenent ; aflînd ce funcție îndeplinește, m-am mirat puțin și m-am întrebat dacă va face față...

După vreun an, un an și ceva, despre acest om s-a vorbit deodată foarte mult. Vorbea toată marina, și nu degeaba. Ce se întîmplase ?

În timpul unui exercițiu tactic, o furtună neașteptată a surprins formația de vedete departe de bază. Nu era prima furtună și vedeliștii s-au pregătit s-o întîmpine. Pe vedeta locotenentului s-a petrecut însă un lucru neprevăzut : talazurile care se prăbușeau necontenit asupra navei au smuls ancora din postamentul ei de pe punte. O ancoră pierdută este un lucru neplăcut, firește, dar marinarii ar fi preferat de o mie de ori această pierdere, în locul necazurilor care-au urmat. Încă prizonieră în lanțul ei, ancora se smucea încoace și-ncolo, împinsă de apă, și lovea bordajul cu ghearele ei ascuțite... Prin vuietul motoarelor și trepidația navei pe valuri, cei de pe bord au auzit bufniturile ; motoriștii s-au pomenit cu apa țîșnind în compartimentul strîmt.

Locotenentul a inspectat rapid totul și a raportat prin radio : nava este în primejdie, gata să se scufunde. Comandantul formației a înțeles că pe asemenea valuri n-are cum să-i vină-n ajutor. S-a gîndit atunci că situația e disperată și decît să piardă o navă cu echipaj cu tot, mai

bine salvează oamenii cît mai e vreme. „Abandonați nava, le-a spus, stăm lîngă voi și vă culegem din apă...“ Dar locotenentul acesta delicat, despre care se spunea că e cam îngăduitor cu oamenii lui, că nu-i destul de exigent, s-a sfătuit cu micul său echipaj. Era în miez de noapte, furtuna bubuia și plesnea în jur, nava sălta pe valurile mari, pompele nu izbuteau să țină piept șuvoaielor de apă... Nu era vreme de discuții prea multe.

— Ce ziceți ? a întrebat locotenentul. Avem dreptul să abandonăm nava. Dar oare am făcut totul ca s-o salvăm ?

— Mai încercăm, a spus șeful de echipaj.

— Motoarele merg, au spus cei de jos, de la mașini. E apa pîn-la piept, dar facem față...

Le venea greu tuturora să se despartă de această minunată asociație de metal, material plastic și tuburi electronice, care le era și casă, și loc de muncă, și împlinire de vise.

— Încercăm să rezistăm pînă în port, a raportat locotenentul prin radio.

Mica navă amenința să se scufunde dintr-o clipă în alta. Valurile o loveau cumplit ; cînd încercau să mărească viteza, apa năvălea mai cu putere prin spărturi. Nu-i putea ajuta nimeni pe lume ; echipajul — o mînă de oameni — era singura forță capabilă s-o scoată la liman. Cei de la motoare au încercat să astupe spărturile mai mari, dar apa împingea dopurile de cîlți, cepurile de lemn, scîndurile. Atunci au luat pernele de piele de pe bănci, le-au proptit cu umerii, cu spatele, cu pieptul. Apa a început să scadă, dar pentru asta motoriștii au stat nemișcați orentregi, cu schimbul, apărînd cu trupurile lor trupul navei.

Sus, pe punte, se dădea alt soi de bătălie. Ancora trebuia imobilizată ; un om urma să meargă la prova, prin valuri, să lucreze acolo cu riscul de a fi azvîrlit peste bord, să dibuiască lanțul printre șuvoaiele de apă ce răpăiau pe punte, să-i stăpînească smuciturile, să-l tragă pînă dă de ancoră și s-o lege înainte de a fi prea tîrziu... S-a găsit omul acela. S-a găsit un om care să scoată apa din compartimentul prova cu găleata, fiindcă pompele nu mai

făceau față. S-a găsit altul care să stea deasupra, aplecat peste tambuchi, să ridice găleata, s-o deșerte peste bord și să închidă repede capacul cînd venea alt val...

S-a găsit, în micul echipaj și-n comandantul lui, forța de a birui furtuna și nenorocirea.

Eu, reporterul, le-am pus a doua zi inutila întrebare:

— Ce v-a determinat să vă riscați viața, să alegeți această cale?

— Ce ne-a determinat? Doar era nava noastră, mi-au răspuns ei.

Și acest „era nava noastră" reprezenta pentru eroii întîmplării o explicație cum nu se poate mai limpede.

6

În Mediterana, pe vreme bună. Trecuse de miezul nopții cînd am încheiat discuția din careu, o discuție înflăcărată despre literatura de călătorii pe mare. Un ofițer era de părere că autorul unei astfel de cărți trebuie să respecte adevărul pas cu pas, cu alte cuvinte să arate și laturile mai puțin plăcute ale vieții pe navă, necazurile mărunte, micile conflicte inevitabile între oamenii care împart un spațiu atît de îngust, greșelile unora, tarele de caracter ale altora. Îl combătea cu vehemență un tovarăș de-al său mai tînăr, spunînd că pentru cititor n-au nici o importanță aceste mărunțișuri trecătoare și că o adevărată carte despre mare trebuie să evidențieze partea frumoasă a lucrurilor, acel farmec care deosebește fundamental marinăria de alte profesiuni. S-au adus în discuție argumente pro și contra, s-au citat exemple clasice, ne-am înfierbîntat cu toții, și cînd unul dintre protagoniști s-a retras, urmînd să ia în primire cartul la mașini, am hotărît să mergem la culcare.

Înainte de asta, ca-n orice seară, am urcat pe dunetă să mă cufund în dușul acela rece și pur și puțin umed pe care aerul nopților din Mediterana ți-l oferă la ceasuri tîrzii. Ofițerul de cart stătea cu coatele pe balustradă și privea în depărtare. M-am apropiat de el și i-am vorbit.

Mi-a răspuns. Lucruri fără importanţă, căci ce-ar avea nou să-şi spună doi oameni care se întîlnesc de zeci de ori pe zi în spaţiul acesta limitat care este o navă ? Am tăcut şi am privit la întunericul albastru din jur şi la stelele care se legănau abia simţit deasupra catargelor. Într-un tîrziu a apărut o luminiţă undeva, în prova noastră. Ofiţerul de cart a hotărît s-o evite puţin, pentru orice eventualitate.

— E un lucru de nimica, nu-l mai trezesc pe comandant, mi-a spus el. Timonier, vino cinci grade la dreapta.

— Am înţeles, a răspuns cu glas scăzut elevul de la timonă. Vin cinci grade la dreapta.

Luminile celeilalte nave au luat-o uşurel spre stînga. Ieşeam din drumul ei...

— De ce nu m-aţi trezit ? am auzit în întuneric mustrarea comandantului şi am tresărit amîndoi.

Omul acesta, comandantul, se confundă într-atîta cu maşinăria uriaşă pe care-o are el în primul rînd în grijă, încît parcă face corp comun cu ea. L-am întrebat mai apoi cum de şi-a dat seama că nava şi-a schimbat puţin drumul.

— Nu ştiu... Am simţit, aşa, şi m-am trezit, mi-a răspuns el cu un zîmbet.

Misterul a rămas nedezlegat. Simţi virajul unui automobil, al unui tren în plină viteză, dar nu schimbarea de drum imperceptibilă, desfăşurată pe minute întregi, a unei nave de o mie şapte sute de tone ! Dar „ăsta este prestigiul şi astea sînt privilegiile şi răspunderile comandantului", cum spunea Joseph Conrad...

Comandantul are o cabină frumoasă, spaţioasă, cu o cuşetă cît un studio, cu fotolii, bibliotecă, lumină indirectă şi aer condiţionat. În timpul marşului însă, n-a dormit în ea nici o singură noapte. Preferă canapeaua îngustă şi tare din încăperea alăturată comenzii. Sare de pe canapeaua aceasta de zece ori pe noapte, iese pe punte, se uită încolo şi-ncoace, stă de vorbă cîteva minute cu ofiţerul de cart, se întoarce şi se mai apleacă pe hartă, socotind ceva în gînd, apoi se culcă pentru altă frîntură de oră — jumătate somn, jumătate veghe — atent la zumzetul aparatelor din comandă, la şoaptele oamenilor care lucrează acolo, la vuietul motorului şi la tic-tacul crono-

metrului din perete. Mereu prezent pe punte, mereu preocupat de soarta navei — așa mi-a rămas în minte comandantul navei-școală „Mircea".

Un ofițer are-n grijă mașinile, altul hărțile și aparatura de navigație, altul stațiile de radio și radiolocație. El, comandantul, are totul : mașini, stații, echipaj, pasageri, adică toată această mică lume care se cheamă navă. Este primul responsabil, o responsabilitate integrală, fără limite. „Căci ăsta este prestigiul și astea sînt privilegiile și răspunderile comandantului..."

IV

Peisaje italiene

1

Apropierea țărmului dă totdeauna emoții omului care-a navigat îndelung. Drumul pe Mediterana, lipsit de peripeții, cu mare liniștită și vînt constant, care ne-a scutit zile-n șir de duduitul și trepidația motorului principal, oferindu-ne în schimb pacea dulce a plutirii sub vele, începuse să devină monoton. Aș spune că în larg sîntem supuși legii compensației : pe mare rea oamenii sînt calmi, în schimb pe mare calmă ajung să se înfurie repede ; prea multă liniște strică acestei nestatornice alcătuiri care se cheamă firea omenească...

În plus, a fost nevoie să ne depărtăm de drumul navelor comerciale, ca să păstrăm vîntul într-o alură cît mai convenabilă. Rătăceam așa, într-o pustietate absolută, fără să întîlnim nici un vas, rătăceam între mare și cer, aparent fără nici o țintă ; doar zig-zagul de pe hartă, înscris cu consecvență de ofițerul cu navigația, ne dădea certitudinea că, în ciuda abaterilor, drumul nostru duce în general spre nord-vest, către ținta călătoriei : Italia.

Am zărit-o mai întîi ca pe-un profil luminos pe ecranul radiolocatorului ; linia de pe hartă ne adeverea că sîntem în preajma coastei italiene. Veneam dinspre sud, și calculele arătau că sîntem cu prova pe strîmtoarea Messina...

2

Aduce întrucîtva cu Bosforul, dar are şi un ce al ei, numai al ei, strîmtoarea care desparte Sicilia de peninsula Italiei. E mai largă decît aceasta, cu ţărmuri mai înalte, iar undeva în stînga se ghiceşte abia-abia conul uriaş al vulcanului Etna, cu cei 3.295 de metri ai săi, dominînd munţii şi aşa înalţi ai Siciliei. Relieful foarte frămîntat al insulei este împodobit cu localităţi sau mari construcţii stinghere — hoteluri sau sanatorii — căţărate pe vîrfuri stîncoase. Dincolo de ele, spre ieşirea din strîmtoare, se prefigurează clădirile portului Messina. Pe versantul de nord-vest al insulei, se află Palermo, oraşul care în conştiinţa noastră se leagă de numele lui Bălcescu. Regretăm că programul de navigaţie nu ne îngăduie să vizităm decît cu gîndul locurile unde marele luptător şi scriitor şi-a petrecut ultimele zile, departe de patrie...

Ţărmul continental al strîmtorii se deosebeşte mult de cel sicilian. Ceva mai puţin accidentat, e mult mai bogat în vegetaţie ; prin faţa noastră trec încet livezi, vii, lanuri de un verde crud ; aproape de apă sînt numeroase clădiri, debarcadere de unde vin şi pleacă mereu vase ce fac legătura cu Sicilia ; ne aflăm în preajma oraşului Reggio di Calabria. Trei autostrăzi şi o cale ferată străbat masivele la poalele cărora este aşezat oraşul. Pe alocuri, şoselele dispar în inima muntelui, ca să reapară mult mai departe, din gura întunecată a unui tunel ; în alte locuri, dimpotrivă, traversează văi adînci, adevărate prăpăstii, peste care sînt aruncate poduri şi viaducte îndrăzneţe. Privim prin binoclu cînd spre un ţărm, cînd spre altul ; marinarii de cart însă n-au vreme să admire peisajul, fiindcă navigaţia intensă din strîmtoare le absoarbe toată atenţia. Pe la mijlocul Messinei întîlnim o zonă cu brizanţi : apa din jurul navei parcă fierbe, valuri mărunte şi dese lovesc cadenţat în borduri, marea e brăzdată de dîre înspumate ; sînt curenţi foarte puternici, a căror tărie culminează în partea cea mai îngustă a strîmtorii, în dreptul stîncilor Scilla şi Charibda. Aici, spuneau cei vechi, e locul cel mai primejdios pentru corăbii : cine se fereşte de Scilla, dă peste Charibda. A te afla între Scilla şi

Charibda a devenit un cunoscut proverb, cu semnificația „a pendula între două primejdii iminente". Într-adevăr, curenții s-au amplificat și mai mult, ne înconjoară adevărate anafoare, ca la cotul unui rîu vijelios, și ne gîndim la fragilele corăbii antice, la spinările goale, lucind de năduşeală, ale vîslaşilor care zoresc să iasă cît mai repede din împletirea drăcească de vîrtejuri. Nava noastră, cu tonajul ei respectabil, cu posibilitățile manevriere pe care i le cunoaștem bine, trece nepăsătoare de această primejdie.

Adevărata primejdie pare s-o pîndească nu de pe mare, ci din cer : în capătul dinspre nord, strîmtoarea e traversată de o linie de înaltă tensiune. Firele — le vedem de departe, parcă-s desenate cu tuş pe orizontul albastru alburiu — pornesc din vîrful unui deal de pe coasta calabreză, fac un arc larg deasupra apei și urcă din nou, către stîlpul gigantic de pe țărmul sicilian. Cartea-pilot ne asigură că în partea sa cea mai de jos, firul are o înălțime de peste 60 de metri deasupra strîmtorii ; catargul cel mare al lui „Mircea" măsoară 44, deci avem o rezervă de vreo douăzeci de metri, dar asta nu ne împiedică să fim emoționați. Dacă firele s-au dilatat de căldură și și-au accentuat curbura ? Dacă de la tipărirea cărții-pilot a intervenit o modificare ? Dacă, prin absurd... ? Sîntem cu toții pe punte și ne-am ațintit privirea asupra liniuțelor negre, paralele, care coboară într-o curbă elegantă deasupra catargelor noastre. Comandantul a redus viteza la minimum, pentru orice eventualitate, și stă cu mîna pe mînerul telegrafului, gata să ordone la mașini „toată forța înapoi" ; ne apropiem lin dar implacabil și, printr-o ciudată iluzie optică, ni se pare că firele vor atinge trinchetul, catargul din prova, exact la jumătate. Înaintăm încet... încet... firele sînt tot mai aproape... pentru o clipă par să se agațe de vîrful trinchetului... ba nu, au trecut... iată-le deasupra arborelui mare... nimeni nu mai respiră... uf, un scăpat !

Motorul își reia cursul normal și rîdem de spaima noastră. Ne aprindem țigările. Mai aruncăm o privire în urmă, către liniuțele paralele care coboară într-o curbă elegantă deasupra strîmtorii...

3

Napoli ! Îl cunoșteam din cîntece, din filme, din legende, îl admiram înainte de a-l fi văzut, iar cînd ne-am aflat în preajma lui, am încercat nerăbdarea și emoția întîlnirii. Pe harta de navigație citim nume celebre, statornicite demult în memorie : Sorrento, Ischia, Capri...

De obicei, sosind într-un port, aveam răgazul unei adaptări, unei oarecari familiarizări cu peisajul ; vedeam mai întîi dunga cenușie a țărmului răsărind din mare, distingeam treptat diguri și construcții portuare, un far, o fortăreață veche la intrare, apoi pe rînd nave acostate, silozuri, clădiri, tot mai multe clădiri, și în sfîrșit un crîmpei de oraș răsărind dintre două ziduri de cărămidă... La Napoli nu se întîmplă așa. Cînd vii din larg, orașul ți se oferă deodată, în întregime, privirilor. Clădirile și bulevardele lui se răspîndesc în jurul unui golf deschis, urcă pe țărmurile înalte într-un larg arc de cerc și se opresc brusc pe colina Vomero, în vîrful căreia castelul Sant' Elmo pare o bătrînă santinelă ce veghează asupra orașului. Turnurile și crenelurile lui se profilează net pe cerul albastru ; mai departe de el nu se mai vede nimica. Cobori iarăși privirea, treci în revistă orașul cu blocurile lui înalte, te apropii mereu mai jos, spre apă, și iată cealaltă santinelă, castelul Maschio Angioino, construit, ca și cel din vîrf, în secolul al XIV-lea. Între aceste două monumente se întinde o aglomerație fantastică de blocuri cu multe etaje, palate impunătoare, bulevarde largi cu fluxul continuu al mașinilor, mari pete de verdeață — parcuri sau grădini cu arbori seculari. Totul pare aici făcut o dată pentru totdeauna, temeinic ; la Napoli se află unul dintre cele mai vechi teatre din Europa și multe clădiri își socotesc vîrsta în secole.

Dar lîngă castelul Maschio Angioino, bătrînul străjuitor al portului, iată gara maritimă, un edificiu modern, spațios, cu ziduri albe mult întinse pe orizontal ; gara însăși este clădită nu pe țărm, ci pe un dig lat, mult ieșit în apele portului, și laturile acestui dig devenite cheiuri găzduiesc nave mari și albe, ca niște uriașe lebede gata de zbor...

Am acostat nu departe de gara maritimă, în dreptul unor clădiri masive, al căror şir se prelungeşte pe kilometri întregi în stînga şi-n dreapta. Dincolo de ele, spre oraş, ne izbesc privirea panourile mari cu reclame. „Fiat 125", „Pirelli" şi nelipsitul „Shell", cu emblema ingenioasă pe care-am întîlnit-o în multe porturi ale Europei : un tigru în plin salt şi îndemnul „puneţi un Tigru în rezervorul dumneavoastră, folosind benzina Shell"...

Castele construite acum şase secole şi reclama ultimului tip de automobil — iată cartea de vizită a acestui oraş străvechi şi totuşi foarte modern, locuit de mai mult de un milion de oameni şi vizitat, anual, de cel puţin încă un milion. Celebra „autostradă a soarelui" care-l leagă de Roma, căile ferate, liniile de avioane şi elicoptere, portul cu zecile de nave care vin şi pleacă zilnic sînt tot atîtea căi pe care se scurg valuri de turişti, atraşi de faima oraşului, de ineditul priveliştilor, de faima localităţilor învecinate.

4

Oraşul însuşi constituie un obiectiv turistic. L-am vizitat cu multă curiozitate şi ne-au încîntat priveliştile variate, culorile dulci ale clădirilor, ornamentele prezente pretutindeni, fantezia arhitectonică. Pe bulevardele străjuite de copaci se înşiră blocuri masive — instituţii bancare, societăţi de navigaţie maritimă şi aeriană, case comerciale, magazine şi supermagazine, biserici şi capele, statui, pieţe largi cu fîntîni monumentale — şi între toate, în cele mai neaşteptate locuri, placarde : „Pirelli" ; „Shell — puneţi un Tigru în rezervorul dumneavoastră"...

Celălalt Napoli e undeva, deasupra capetelor noastre, la etajele cele mai de sus ale blocurilor enorme. Între aceste blocuri sînt străduţe late de doi-trei paşi, unde e totdeauna umbră ; pe treptele din faţa lor vezi cîte-o bătrînă palidă care pare să nu fi ieşit niciodată în viaţa ei din această umbră eternă. Sus, de la o fereastră la alta, traversînd strada îngustă, sînt întinse frînghii de rufe, iar vecinele de

la etajul doi sau trei sau cinci stau de vorbă tot așa, de la o fereastră la alta, și replicile lor rostite într-o limbă sonoră se încrucișează pe deasupra trecătorilor.

Am intrat într-un „supermarket", aflat nu departe de Piazza del Municipio, un magazin uriaș cu mărfuri de o varietate uluitoare, de la tacîmuri, costumașe pentru copii sau cărți, la articole din material plastic, paltoane, undițe... În preajma lui, o mică piață cu zarva și animația caracteristice, unde negustorii îți oferă cu aceeași volubilitate o basma colorată sau un televizor portativ. Fiecare vînzător, în ușa prăvăliei sau în spatele unei tarabe pitorești, își laudă marfa, invitîndu-te să te oprești o clipă. Mai încolo, alți comercianți, mai modești, și-au așezat produsele — obiecte de îmbrăcăminte și încălțăminte confecționate manual — de-a dreptul pe trotuar. Din aparatele cu transistori aflate la tot pasul se aude muzică italiană care completează sonor tabloul.

Aici nu e loc pentru Tigrul care pătrunde-n rezervor o dată cu benzina „Shell"...

5

O plimbare cu autocarul, de la gara maritimă pînă pe colina Capodimonte, pe Via Roma care străbate orașul de la sud la nord, ne dă prilejul să trecem în revistă o bună parte din principalele opere ale arhitecturii napolitane. Piazza del Municipio, de unde începe acest drum, este un spațiu vast, mărginit de ziduri impunătoare ; de aici se văd deopotrivă castelul Maschio Angioino, dar și înălțimile cu clădiri răsărind dintr-o mare de verdeață. Te afli parcă în centrul unui amfiteatru ale cărui tribune sînt sutele și sutele de blocuri galbene, cărămizii, fumurii...

Via Roma, pe care Stendhal o numea „strada cea mai veselă și mai populată din univers", te amețește cu goana continuă a mașinilor, un perpetuum mobile care nu se oprește nici noaptea, nici la orele toride ale amiezii. Magazine, bănci, cafenele, librării se înșiră pe ambele laturi ale străzii. Din loc în loc, între firmele atît de diferite ca

formă și culoare, zărim una care se repetă mereu, devenindu-ne familiară : „Pizzeria". Este un fel de plăcintărie, unde se vînd produse specific napolitane, ceva intermediar între plăcinte, prăjituri sau sandviciuri : dintr-o cocă cu mult ou, căreia i se adaugă deasupra roșii trecute prin sită, totul copt „la foc potrivit". Am gustat aceste delicatese și am constatat că sînt foarte gustoase. Nu-i de mirare că prăvăliile care le desfac sînt frecventate la orice oră a zilei...

Autocarul aleargă pe strada largă, se strecoară printre mașinile care-l înconjoară claxonînd strident. Prin fața noastră defilează clădiri impunătoare, multe dintre ele adevărate palate, cum ar fi Academia de Belle Arte, sau Muzeul Național de Arheologie, construit din cărămidă roșie. Strada urcă mereu — între timp, deși e o continuare a Viei Roma și-a schimbat denumirea — și deodată avem impresia că plutim deasupra orașului. Sîntem pe Ponte della Sanità, un pod care acoperă o depresiune foarte adîncă ; pe sub pod trece, perpendicular pe drumul nostru, o stradă, iar blocurile de pe marginile ei abia-abia depășesc cu acoperișul nivelul străzii pe care trecem noi. În preajmă strălucește cupola placată în faianță a bisericii Santa Maria della Sanità, un monument de arhitectură medievală...

Drumul continuă apoi în serpentine ample către colină : deasupra noastră, pe o ramură a șoselei, se văd valurile de verdeață ale parcului Capodimonte.

6

Palatul regal Capodimonte, astăzi galerie de artă și muzeu, găzduiește numeroase opere ale marilor pictori italieni și străini : Rafael și Tizian, Goya și Pieter Brueghel, El Greco sau Coreggio... Cele cîteva ore petrecute aici au constituit un adevărat popas printre capodopere ; fiecare dintre noi, cei de pe „Mircea", am avut satisfacția de a fi admirat valori artistice inestimabile, pe care le cunoșteam numai din auzite ; și dacă-i adevărat că viața de marinar, cu toate asprimile

ei, e frumoasă, ea e frumoasă și pentru că oferă prilejul, mai mult decît alte profesii, de a cunoaște lumea cu comorile ei.

Iată-ne așadar în palatul construit în 1738 din ordinul lui Carol de Anjou și destinat de la început marilor colecții de artă antică și renascentistă ale familiei regale. Clădirea, impunătoare ca mărime, dar armonioasă ca proporții, domină împrejurimile ; din parcul ei cu arbori bătrîni — pini, palmieri, stejari mediteraneeni — se vede întreaga panoramă a orașului. Ne-am fotografiat în acest decor mirific, în preajma unei fîntîni care-i de fapt un întreg grup sculptural cu subiect mitologic. Arta ne întîmpina, așadar, încă înainte de a urca treptele monumentale ale palatului, dar ne-am dat seama că pe lîngă cele aflate înăuntru, opera aceasta nu era decît un mesager foarte modest...

Cele o sută de încăperi ale muzeului se grupează în trei mari secțiuni : galeria națională, galeria secolului al XIX-lea și apartamentul regal. Prima, situată la etajul doi al clădirii, cuprinde 45 de săli și oferă privitorilor mii de lucrări, multe dintre ele semnate de maeștri ale căror nume au intrat în patrimoniul culturii universale. Un catalog sumar al galeriei ar ocupa o carte întreagă ; ofer deci cititorilor cîteva impresii, selecționate cu zgîrcenie dintr-o adevărată avalanșă...

Trei mari tapiserii flamande din secolul al XVI-lea, ocupînd fiecare un perete întreg, redau scene din bătălia de la Pavia (1525) cînd Francisc I, învins și capturat de spanioli, scria mamei sale aceste rînduri, intrate în tradiție pentru laconismul și expresivitatea lor : „Doamnă, totul e pierdut afară de onoare !“ Cu o minuțiozitate fantastică sînt tratate atît figurile de luptători din primul plan cît și cîmpul de luptă și cetatea de pe fundal ; nici un amănunt nu e uitat, pînă și nourașii de fum de la tunurile cetății sînt reprezentați în aceste migăloase produse ale unor artizani geniali.

O impresie adîncă mi-a lăsat pînza lui Colantonio „Sf. Gerolamo și leul“. Venerabilul savant, traducătorul Bibliei în latinește, e înfățișat în chilia sa încărcată de tomuri groase. În această ambianță, leul, al doilea personaj al tabloului, constituie o prezență întrucîtva stranie.

Sfîntul Gerolamo, care scoate un spin din laba leului, e înfățișat în atitudinea obișnuită a omului concentrat asupra unei operații foarte dificile ; leul are o expresie uimitor de omenească, e posomorît dar liniștit și răbdător — și toată scena are în ea ceva simbolic : natura sălbatică și geniul uman față-n față, puterea omului dominînd prin spiritualitatea sa puterea mai mare, mai temută, dar inconștientă, a fiarei.

„Orbii" de Pieter Brueghel m-a impresionat prin tragismul pe care-l emană. Pictorul, intrat în istorie cu tablourile lui inspirate din proverbe și parabole, are și în acest tablou o metaforă drept subiect : mai mulți orbi merg în șir, ținîndu-se fiecare de toiagul celui din fața lui ; cînd conducătorul se poticnește și cade, toți cei ce-l urmează se prăbușesc și ei. Tîlcul e ușor de pătruns și pictura aceasta, prin realizarea ei desăvîrșită, îl face și mai evident. Orbii au figuri îngrozite, grotești pînă la dezumanizare ; atmosfera din jurul lor este stranie, de coșmar, pornind chiar de la culoarea dominantă a tabloului : cerul gri, pereții clădirii din planul al doilea mai mult vineți decît albi ; înseși hainele orbilor deși variate la culoare, sînt redate într-o gamă de nuanțe triste, posomorîte.

Trecem prin fața altor și altor tablouri, a căror contemplare ne-ar lua ceasuri întregi : „Fecioara, pruncul și îngerii" de Boticelli, „Tînăr suflînd într-un tăciune" de El Greco, diferite portrete de Tizian, desene de Michelangelo pentru frescele de la Vatican, portrete de Goya... Citim cu satisfacție numele atît de cunoscute din cărți și ne adăpăm din plin dar — păcat — pe fugă, din acest nesecat izvor de încîntări.

Galeria secolului al XIX-lea însumează mai ales portretele unor personalități, lucrări pline de expresivitate și farmec, dar care nu ating importanța celor din epoca Renașterii. Trecem mai repede prin această secțiune, fiindcă ne așteaptă mai departe noi frumuseți.

În ultima parte a muzeului, „apartamentul regal", iată o colecție de porțelanuri și majolică formată — cum precizează ghidul — din trei mii de piese lucrate în manufacturile din Napoli, Sèvres, Meissen, Veneția ; tapiserii napolitane, arme, piese de argintărie cărora nu putem decît să le aruncăm o privire în treacăt. Ne oprim puțin la ușa

sălii 94, „budoarul de porțelan", executat în secolul al XVIII-lea în manufactura Capodimonte pentru Maria, soția lui Charles de Bourbon. Este o încăpere nu prea mare, cu pereții și plafonul placați în porțelan cu fine ornamente albastre. Rafinamentul și precizia cu care e trasă fiecare linie ne dă o imagine exactă a măiestriei meșterilor de pe aceste meleaguri. Ca și cele cinci tapiserii napolitane, expuse într-o sală alăturată, reprezentînd scene din romanul „Don Quijotte". Opere ale meșterului Pietro Duranti, aceste uriașe tapiserii împodobesc vastul salon dintr-o aripă a palatului. Dar timpul nu ne permite să stăruim în fața lor atît cît am fi dorit. Mergem mai departe, să admirăm colecțiile de bijuterii, de miniaturi în porțelan și alabastru — între care cortegiul Dianei este de o gingășie cu adevărat excepțională — apoi sala de armuri, sala festivă cu plafonul pictat în motive mitologice...

Ducem cu noi, ca pe-o comoară mereu crescîndă, suma de impresii, sentimentul de admirație în fața unei arte desăvîrșite. Părăsim muzeul, simțindu-i însă vie chemarea...

7

Vestita „autostradă a soarelui", un autocar, munții albaștri la stînga și la dreapta, două ore și jumătate de călătorie — și iată-ne la Roma.

Cine-ar putea, la capătul unei excursii de o zi prin Cetatea Eternă, să-și sistematizeze impresiile? Acest oraș ți-ar cere, ca să-l vezi pe îndelete, săptămîni întregi; de la originile lui legendare și pînă azi, timp de aproape trei milenii, noi și noi frumusețI i s-au adăugat, sporindu-i strălucirea; monumente din toate epocile, în toate stilurile, te întîmpină la tot pasul, solicitîndu-ți deopotrivă pasiunea pentru istorie, cunoștințele de sculptură și arhitectură sau pur și simplu interesul pentru frumos. Mai mult decît modestă, excursia de o zi prin Roma ne-a dat totuși o idee generală despre marele oraș, despre proporțiile reale ale giganticelor construcții cunoscute doar din manuale, despre frumusețea clădirilor. Cred că nicăieri în lume nu există o împletire mai armonioasă între antic și modern,

o dovadă mai completă a continuității umane de-a lungul istoriei.

Via Tuscolana, pe care înaintăm dinspre periferie spre centrul orașului, cu blocurile noi, aliniate pe ambele părți, cu tramvaiele circulînd pe mijloc, cu magazinele frumos amenajate la parter, amintește un cartier nou al Bucureștiului, dar un apeduct roman, răsărit deodată în față, te duce imediat cu douăzeci de secole înapoi, către meșterii antici. Via Appia Nuova, pe care trecem apoi, ne vestește că am intrat în plin centrul Romei. Pătrundem în acest nucleu prin Porta San Giovanni, un mare arc de piatră astăzi devenit îngust și aproape neîncăpător pentru autocarul „Fiat", și lăsăm în stînga Biserica San Giovanni, o mare clădire albă, semănînd mai mult a palat decît a biserică ; este al treilea edificiu religios ca mărime, după catedrala Sf. Petru și biserica Santa Maria Maggiore. Pe frontonul său, mari sculpturi de piatră albă se profilează pe cerul albastru. În Piața San Giovanni, iată un obelisc egiptean, ca o lamă de piatră țîșnind spre cer. Obeliscul, trofeu din expedițiile romanilor, a fost adus aici încă din antichitate, probabil ca să sugereze măreția și întinderea imperiului.

Ajungem la gara centrală, în piața Cinquecento. Este o clădire ultramodernă, cu linii îndrăznețe, întinsă mult pe orizontală ; aglomerația din jurul ei e diminuată aparent de lărgimea pieței și a bulevardelor. Ocolim acest veritabil nod feroviar al capitalei italiene și, după cîteva minute bune de goană pe bulevardele aglomerate, ajungem într-o porțiune liniștită, cu clădiri frumoase, nu prea mari. Sîntem în preajma Grădinii Borghese, și numele ne aduce aminte de celebra familie romană, cunoscută pentru dragostea ei față de artă. Villa Borghese, construită în 1615, adăpostește o celebră colecție de tablouri și antichități. Poposim în grădina Borghese, un parc vast, cu alei mari asfaltate pe care trec în răstimpuri mașini elegante ; pe una dintre alei se află celebrul „ceas hidraulic", ale cărui mecanisme sînt puse în funcțiune de o cădere de apă ; în apropiere sînt aliniate busturile unor mari personalități culturale — Dante, Petrarca, Marco Polo... De undeva, din preajmă, ai perspectiva unei bune părți din Roma, privită de la înălțime.

Dar drumul nostru continuă. Traversînd Tibrul, pe unul dintre poduri — o adevărată lucrare de artă, cu felinare pitoreşti şi sculpturi în marmură albă străjuindu-i capetele — iată-ne pe Lungotevere Michelangelo, un splai care însoţeşte fluviul ; de aici ne îndreptăm spre catedrala Sfîntul Petru.

Construită în 326, pe vremea împăratului Constantin, biserica Vaticanului a fost reconstruită începînd din 1506 după planurile unor titani ai arhitecturii şi sculpturii — Bramante, Rafael, Michelangelo. Ea adăposteşte decoraţii fastuoase şi sculpturi vestite ; am zăbovit îndelung în faţa grupului sculptural „Pieta" al lui Michelangelo sau în faţa mormintelor papilor, din subsolul bisericii.

Iată-ne apoi la Colosseum, celebrul amfiteatru, construit în anul 80 e.n. de împăratul roman Titus Flavius. Clădirea, uşor eliptică, poate fi comparată cu un stadion. Zidul înalt de patru etaje, din care o bună parte se păstrează intact şi astăzi, are 80 de intrări de acces. Acest edificiu, destinat luptelor de gladiatori, avea o capacitate de 50 000 de locuri şi este cel mai mare amfiteatru roman.

Încercăm să ne închipuim, în mijlocul acestor grandioase relicve de piatră, traiul strămoşilor noştri de acum două milenii ; să ascultăm uralele mulţimii venite să-şi încurajeze gladiatorul favorit ; să refacem înfăţişarea fastuoasă a lojii imperiale, să ne imaginăm construcţia în toată splendoarea ei.

Dar gîndul ne zboară de fiecare dată către principalul monument pe care l-am văzut la Roma : Columna. Columna lui Traian, de care sînt legate înseşi obîrşiile noastre. La picioarele ei am păstrat un involuntar şi lung moment de reculegere. Simţeam nevoia să ne descoperim, ca în faţa unui mausoleu al strămoşilor, al oamenilor care, cu nouăsprezece secole în urmă, şi-au încrucişat mai întîi săbiile, apoi destinele şi sîngele, plămădind un nou popor ce le-a păstrat, peste vreme, virtuţile...

Soarele de amiază luminează în plin Columna, întăreşte contururile basoreliefurilor, pe care încercăm să distingem imaginile ştiute din cartea de istorie şi păstrate adînc în memorie, ale evenimentelor de atunci. Să regăsim, între făpturile săpate-n piatră, chipuri familiare : Decebal, Tra-

ian, războinicii lor ; să identificăm peisajul, valurile Dunării, corăbiile şi podul lui Apolodor din Damasc.

Ca militari, sîntem urmaşi ai acestor militari cu platoşe şi lănci, şi scuturi ; armata noastră purcede, într-un fel, din cele două oştiri încleştate în luptă, pe veci încleştate în zgrunţurii pietrei gălbui milenare. Au mai trecut ostaşi români pe aici. În 1918, în august, Columna învăluită în drapele române şi italiene a găzduit în preajma ei manifestaţia pentru cauza României. Atunci, la 25 august 1918, la picioarele Columnei, participanţii la manifestaţie au primit onorul din partea unui pluton din subunităţile româneşti ce luaseră fiinţă în zona frontului italian. Manifestaţia a grăbit constituirea Legiunii române, care cerea cu insistenţă să participe la lupta împotriva Puterilor Centrale. Unităţile de voluntari români s-au remarcat în luptă, au fost citate prin ordine de zi, şi un însemnat număr de ofiţeri şi ostaşi din cadrul lor au fost distinşi cu decoraţii ale armatei italiene.

Iată-ne, aşadar, militari români în faţa Columnei. O copie a monumentului a fost adusă la Bucureşti şi am primit vestea cu satisfacţie : vom avea mai aproape imaginea acestui „act de naştere" al poporului român, cum îl numesc istoricii.

Dar şi aşa imaginile ne sînt aproape : ele trăiesc în inimile noastre, în sîngele nostru, care a însumat sîngele oştenilor romani şi al locuitorilor Daciei, cu chipuri adînc săpate pe Columnă...

V

Mediterana

1

De ce n-am făcut o relatare ordonată a călătoriei, subordonînd calendarului evenimentele ? De ce n-am scris un „jurnal de bord", așa cum există multe în literatura marină ? Simplu : povestirea mea n-ar fi fost echilibrată. Pe mare, împărțirea timpului e mai arbitrară decît oriunde. Trec zile-n șir fără evenimente, zile lipsite de personalitate, încît pierzi lesne noțiunea timpului și nu mai poți deosebi miercurea de joi ; sau luneа de duminică ; nici măcar zilele de repaus nu le mai simți ca atare, pentru că motoarele merg și duminica, timonierii, observatorii și radiografiștii fac de cart și duminica, echipajul participă la manevrele în arboradă și duminica... Viața se desfășoară monoton, după tipare bine stabilite ; jurnalul de bord (cel veritabil, oficial, păstrat în permanență pe masa hărților) conține numai expresii prozaice de felul acesta : viteză unsprezece noduri, vînt slab din nord-est, temperatura treizeci de grade, sîntem la latitudinea și longitudinea cutare, echipajul execută program de pregătire ; am primit serviciul de cart cu o banderolă, un fluier, un pistol de semnalizare și atîtea rachete (urmează semnăturile de rigoare)... Textul acesta se repetă, cu mici variații, de la un cart la altul, de la o zi la alta. Dacă e naopte se adaugă „luminile de drum and bine" ; dacă-i ceață se scrie la ce oră s-a lăsat ceața, la ce oră s-a pus în funcțiune si-

rena de ceață, la ce oră s-a ridicat ceața ; dacă vîntul crește se scrie că vîntul crește — și tot așa mai departe, ore, zile și săptămîni...

Dar sînt și altfel de zile, care vin ca un vîrtej, cu ore mai bogate decît săptămîni întregi precedente, cu impresii multe și învălmășite, din care nu știi ce să lași la o parte ; un fapt banal poate declanșa reacții neașteptate, poate stîrni pasiuni și dezlănțui conflicte ; asemenea zile par, prin forța lucrurilor, disproporționate față de celelalte ; pentru unele îți ajung două-trei rînduri, celelalte necesită capitole întregi.

Așa că mi-a fost greu să optez pentru formula „jurnalului" ; m-am mulțumit să ordonez întrucîtva episoadele respectînd în linii mari spațiul geografic în care ne deplasam și lăsînd ca pe un lucru fără importanță succesiunea în timp a faptelor. Ceea ce contează, într-adevăr, cred eu, sînt semnificațiile...

2

Zilele pe mare trec alene. Dacă în Arhipelagul grecesc aveam măcar satisfacția recunoașterii unor insule și locuri vestite, legate de itinerarele lui Ulise, ale argonauților sau de bătăliile navale antice, dacă aveam prilejul să întîlnim atîtea vapoare, să așteptăm jumătăți de oră ca să ne apropiem destul pentru a le identifica, cu speranța că sînt printre ele și nave românești, Mediterana răpește marinarului pînă și aceste bucurii modeste.

Dimineața te trezești, ieși pe punte, vezi în jurul tău marea pustie și albastră — apreciezi cu glas tare acest colorit intens, care însă după cîteva zile încetează să te mai impresioneze — schimbi cîteva cuvinte cu cineva despre starea timpului, întrebi „pe unde-am ajuns ?", deși o știi prea bine, e o chestiune de aritmetică elementară, de-aseară și pîn-acuma am mers cu unsprezece noduri timp de opt ore, deci am parcurs optzeci și opt de mile, dar la urma urmei și asta te lasă indiferent, de vreme ce în jurul tău e aceeași mare albastră și pustie, pe urmă îți vezi de treburi :

predai o lecție elevilor, faci de cart pe comandă, supraveghezi motoarele sau, pasager fiind, te uiți la mare pînă nu mai vezi nimic decît albastru și cobori, oftînd, să-ți aduci o carte sau să mai scrii niște banalități în „jurnalul intim". După masa de prînz istoria se repetă și cred că cel mai neplăcut lucru al navigației pe mare e tocmai monotonia dintre orele în care ai într-adevăr ceva concret de făcut. Tocmai de aceea întocmeam cu sîrg programe de brigadă, făceam pe dirijorul, alegeam poezii pentru o seară literară sau învățam cîte ceva din arta marinărească.

Într-o dimineață ne-am trezit în zgomotele obișnuite ale curățeniei. Sărim îngrijorați din cușete: oare am dormit mai mult ca de obicei? Nu, ceasurile noastre arată o oră rezonabilă. Ceasurile *noastre*. Dar cronometrele de la bord au făcut încă de la miezul nopții un salt înapoi: am intrat în fusul orar unu. Conștiința faptului că „am întinerit cu o oră" ne face să zîmbim. Sînt cîțiva inși care nu zîmbesc însă: cei care-au fost de cart la miezul nopții, fiindcă serviciul lor s-a prelungit cu o oră. Secundul le-a făgăduit că la întoarcere, cînd vom reveni la ora Bucureștiului, va avea grijă ca schimbarea orei să se facă tot în cartul lor.

3

Mediterana se arată cam neprietenoasă uneori. Sînt valuri mari și vîntul bate puternic. În arboradă se aud scrîșnetele parîmelor și scripeților, supuși la un efort considerabil. Mă uit la loch — nouă noduri. Zburăm, nu alta, față de lunecarea domoală din alte zile. O navă de mărimea lui „Mircea" purtată pe mare cu optsprezece kilometri pe oră numai cu forța vîntului...

Cîțiva oameni de pe bord se simt rău pe vremea asta. Se pare că organismele tinere sînt mai sensibile la răul de mare, deși se cunosc și excepții — navigatori vestiți, cu stagiu îndelungat pe mare, care au dat tribut acestei ciudate maladii. „E în funcție și de activitatea nervoasă", mă lămurește medicul, care ține la îndemîna suferinzilor tot felul de pilule contra răului de mare. Se știe însă că nici

o pilulă din lume nu reprezintă leacul radical. În unele cazuri calmantele dau rezultate, cel mai adesea însă dă rezultate dirijarea atenției în altă direcție ; se știe, de pildă, că pe furtună sau în cazuri de primejdie procentul bolnavilor scade simțitor, de aceea mulți comandanți obișnuiesc ca pe vreme rea să dea de lucru oamenilor, chiar treburi inutile, numai să-i preocupe cu ceva. Altă soluție ar fi autosugestia, o încordare a voinței, spun unii ; într-o vreme apăreau și prin ziarele marinărești articole mobilizatoare sub titlul „Prin voință răul de mare poate fi învins", dar n-am auzit pe cineva să se fi lecuit în urma acestor articole optimiste. Am aflat că pe vremuri, unul dintre criteriile admiterii tinerilor în școala navală era și rezistența la răul de mare ; se pare însă că înaintașii noștri erau prea severi, și-apoi tehnica navală a evoluat, navele de azi se deplasează cu o viteză care le face mai puțin sensibile la valuri, deplasamentul lor mare este și el un argument... așa că admiterea în școala navală se face după criteriile obișnuite în orice școală superioară.

Cred că adevăratul leac al răului de mare rămîne antrenamentul, am constatat-o în marșurile de lungă durată : după cîteva săptămîni de navigație, chiar pe mare rea, cei sensibili la această maladie se resimțeau mult mai puțin decît la începutul călătoriei.

4

De aseară vîntul a căzut de tot, velele au început să fluture inutile de-a lungul catargelor, așa că ne continuăm drumul cu motorul. Manevra de strîngere a velelor s-a desfășurat noaptea, la lumina proiectoarelor ; a fost un spectacol fantastic. Deși pentru elevi aceasta este prima manevră în arboradă pe timp de noapte, toți s-au descurcat ca niște navigatori cu vechime. Aici și-a spus cuvîntul și surplusul de prudență cu care faci un lucru pentru prima oară ; fiecare știa că acum, pe întuneric, orice greșeală poate avea urmări mult mai serioase decît în condiții normale. Fîșia de foc alb a pro-

iectorului scotea în răstimpuri la iveală un colț de velă unduind, brațe încordate, trupuri aplecate peste vergile groase — aveai impresia că vezi niște prim-planuri la cinematograf, într-atîta era totul de nevăzut în jurul torentului de lumină...

Dimineața am zărit în depărtare o ceată de delfini. Prilej de discuții înflăcărate, fiindcă în ultima vreme delfinii au stat în atenția biologilor, oceanografilor și lingviștilor. Vom izbuti vreodată să stăm de vorbă cu acești „intelectuali ai mării" cum îi numesc ziarele ? Experiențe de tot felul ne dau unele speranțe ; deocamdată s-au separat cîteva zeci de cuvinte din limbajul lor care aduce cu un fluierat, li s-au creat reflexe care le dovedesc inteligența, net superioară celorlalte necuvîntătoare ; după unii, delfinii pot rîde — de altfel însăși înfățișarea lor are ceva comic și duios în același timp — ba se aude că un savant a izbutit să învețe pe un delfin cîteva cuvinte englezești....

Ce așteaptă omul de la delfin ? Un ajutor de mare preț, după cum se spune. Delfinii ar putea ajuta la dezlegarea multor taine ale mării : fauna și flora adîncurilor, calitatea fundului mării, regimul curenților. După unii, delfinii ar putea fi niște ghizi excelenți prin jungla submarină ; alții speră să depisteze, cu ajutorul lor, bogățiile legendare ascunse-n corăbiile scufundate ; pescuitorii de perle ar fi fericiți să-și asigure colaborarea acestor scufundători perfecți, iar serviciile hidrografice ar scăpa în bună măsură de grija călăuzirii navelor prin strîmtorile periculoase, printre recife sau în canale puțin adînci. Este celebru de altfel cazul semnalat pe la începutul acestui secol, undeva în Oceania, cînd un delfin a făcut ani de-a rîndul oficiul de „pilot" pentru navele care traversau o zonă de recife submarine.

Deocamdată, simpaticele viețuitoare își au pîinea asigurată la circ și-n grădinile zoologice, unde spre amuzamentul spectatorilor execută cu o adevărată virtuozitate tot felul de acrobații. Și dacă totuși sînt animale raționale ? Te înfioară gîndul că niște animale înzestrate cu conștiință sînt silite să se dea tumba într-un bazin sau pot cădea victimă unor vînători sîngeroase...

Dar mă-ntorc și zic: s-au văzut asemenea lucruri și între oameni, istoria oferă destule exemple. Deci nu-i momentul să roșim cînd vedem pe ecran un delfin ținînd o minge mare pe nasul lui comic...

5

Căldura verii mediteraneene devine tot mai greu de suportat. Pe puntea-centru s-au instalat dușuri, cu apă sărată, se-nțelege, fiindcă pe mare nu-ți poți permite să risipești apa dulce. La interval de cîteva ore ne vîrîm sub ploaia călduță — cred că temperatura ei trece de 25 de grade — și cînd ne uscăm, pielea are un aspect solzos, așa că în această platoșă de mici cristale simțim și mai tare căldura. Cineva a sugerat să facem o veritabilă baie în mare, dar drept răspuns comandantul a amintit ceva despre rechini. Deocamdată nu se văd asemenea vietăți prin preajmă și temerea comandantului ni se pare nejustificată.

Insistențele buletinelor meterologice, care în cîteva rînduri ne-au prezis furtună, se lovesc de argumentele colegului meu de cabină, fotoreporterul, un pasionat geograf amator:

— În anotimpul ăsta n-au ce să caute furtunile, mă asigură el. Pe-aici nu plouă niciodată vara. Uită-te la cer...

Cerul acesta, de un albastru etern, care seara, în loc să se posomorască, să devină opac și negru și pustiu, își schimbă doar culoarea, trecînd spre trandafiriu, violet și apoi într-un albastru ultramarin, cu stele mari și neobișnuit de clare la vedere! Stăm pe punte pînă tîrziu, în preajma unui glob de vreun metru în diametru, care reprezintă sfera cerească, și bucuria noastră este să recunoaștem acolo, sus, constelațiile cu nume de legendă: Lebăda, Casiopeea, Andromeda... Izolarea mării te predispune adesea la vis și la o ciudată stare de neliniște; ai sentimentul că te afli față-n față cu stelele, singur cu ele, te înfioară gîndul că între tine și depărtatele corpuri cerești nu este alt obstacol decît o fragilă pătură de aer, transparentă și

deci invizibilă, că eşti singur şi lipsit de apărare în faţa vidului cosmic — şi uriaşele depărtări ce te despart totuşi de luminiţele acelea pe care le întîlneşte privirea acolo, în infinituri, te fac în cele din urmă să te cutremuri.

La steaua care-a răsărit
E-o cale-atît de lungă,
Că mii de ani i-au trebuit
Luminii să ne-ajungă.

Oare cine spunea că Eminescu n-a văzut niciodată marea ?

6

Altă zi. Urletele sirenei de ceaţă ne întrerup brutal ultimele minute de somn. Ieşim pe punte. Nici cea mai mică adiere, poate doar curentul slab stîrnit de înaintarea navei, care şi-a redus viteza. Navigăm în ape pustii, departe de drumurile obişnuite ale navelor comerciale, totuşi trebuie să fim prudenţi. La interval de cîteva zeci de secunde izbucneşte semnalul. E atît de puternic, încît în prima clipă, auzindu-l, te crispezi ca sub o lovitură. Abia te deprinzi cu vibraţia profundă, dureroasă aproape, şi tace. Liniştea pare atunci mai adîncă, ai impresia că-ţi poţi auzi bătăile propriei inimi. Pe urmă iarăşi, fără veste, urletul acela...

Noi, oamenii, sîntem puternici. Am construit corăbii cu care-am făcut ocolul lumii. Am modelat trei sute de mii de tone de fier, le-am dat chipul unui petrolier şi le-am făcut să plutească, sfidînd într-un fel legile naturii. Am făcut alt fier să zboare la un metru deasupra mării, susţinut de un simplu strat de aer. Dar marea nu se dă bătută. Ceaţa e una dintre armele ei perfide. O armă aparent mai slabă decît furtuna, decît valul, decît uraganele pustiitoare cu nume de femeie. Şi totuşi o armă primejdioasă. Care face destule victime. De atîtea ori ziarele ne-au adus vestea unor ciocniri catastrofale dintre două nave, pe ceaţă. Ca

și cum Oceanul n-ar fi destul de larg, un vas n-are alt loc de trecere decît prin trupul altuia, și-l taie cu ascuțișul provei chiar la jumătate. Este o glumă sinistră a hazardului, un accident stupid care la prima vedere pare imposibil. Și totuși se petrece. Așa că ofițerul de cart, știind prețul unei imprudențe, ia măsuri îndată ce vede valul cenușiu, lucios mai întîi, ascunzînd orizontul. Reduce viteza și dă semnale cu sirena. Și pîndește, cu simțurile încordate, dacă mugetului uriaș lansat în ceață nu-i răspunde alt muget, sirena altei nave, semnul primejdiei.

Stăm pe punte cu nervii întinși, molipsiți și noi de încordarea oamenilor de la comandă. De aici, de pe dunetă, prova nu se mai vede. Te uiți în sus — catargele par de la jumătate încolo pulverizate, contopite cu laptele acela imponderabil prin care ne facem drum. Tăcerile dintre sunetele sirenei devin dureroase. O atmosferă de așteptare neliniștită domnește pretutindeni. Simți nevoia să vorbești numai în șoaptă, în această catedrală sferică, cu pereți și boltă de abur...

...Cînd se ridică ceața, descoperim în jurul nostru cea mai liniștită mare văzută vreodată ; pare o foaie de sticlă albastră, de ulei sau de gelatină. Oprim motorul și rămînem în derivă pe această apă liniștită ; mai avem trei zile pînă la data vizitei la Toulon și drumul care-a rămas poate fi parcurs în mai puțin de jumătatea acestui timp. Echipajul face curățenia navei și noi, cei care n-avem „rol de curățenie", ne învîrtim de colo-colo pe punte.

Cineva se amuză aruncînd peste bord capacele sticlelor de apă minerală. Micile discuri de metal se depărtează încet în jos, capătă o ușoară tentă albastră, apoi parcă rămîn nemișcate, deși coboară mereu. Atît de transparentă-i apa, încît la zeci de metri în adînc, unde în marea noastră le-am fi pierdut din vedere, bucățelele acelea de metal continuă să licărească azuriu. Cînd ne-am uitat pe hartă, ne-am dat seama că plutim pe o pătură de apă groasă de vreo mie cinci sute de metri și încîntarea a făcut iarăși loc fiorilor : sîntem aici, între cerul fără margini și apa tot așa de nemărginită pentru puterile noastre simple, omenești ; într-un fel, cosmonautica și oceanonautica sînt surori bune ; și într-una, și-n ceallaltă omul se simte la fel de străin, și în Cosmos ca și în Ocean, el pătrunde cu tot

atîta dificultate. Verticala este dimensiunea cea mai greu accesibilă oamenilor. Citeam de curînd despre un poştaş care în cursul carierei lui a parcurs, cu pasul, egalul distanţei de la Pămînt la Lună, dar nu mi-l pot închipui străbătînd kilometrul şi jumătate care desparte oglinda aceasta lină şi albastră de coaja bătrînei noastre planete...

Un rechin s-a arătat la cîteva zeci de metri în babord şi devine centrul atenţiei generale. E leneş, se mişcă imperceptibil în apă, ignorîndu-ne parcă, dar bucătarul aruncă departe, la prova, un codru de pîine şi tîlharul ţîşneşte înainte, ca o torpilă, să-l înhaţe. „Azi era o zi bună pentru baie-n mare" spune comandantul amintindu-şi cererea noastră de mai ieri şi privind cu tîlc spre dihania neagră care pluteşte iarăşi, paşnic, între două ape, aşteptînd probabil o nouă pradă...

7

Vînt puternic dar constant, tocmai bun pentru vele. Răsună în difuzoare ordinele pe care de-acuma le ştim pe de rost. Elevii urcă voioşi în arboradă, desăvîrşesc manevra şi pe măsură ce velele se întind, „Mircea" se înclină tot mai mult. Cu toate velele întinse, am atins iarăşi optsprezece kilometri pe oră... Încotro ? Pe hartă se înscrie un zig-zag savant, al cărui sfîrşit ne readuce în preajma Sardiniei, ceva mai la nord de locul unde ne-am oprit cu o zi înainte. Era păcat să pierdem un asemenea vînt !

În timpul marşului cu vele, echipajul continuă pregătirea navei pentru escală. Parîmele sînt luate la mînă şi aranjate metru cu metru ; cele metalice sînt curăţate cu peria de sîrmă şi unse ; balustradele şi parapetele din jurul punţii sînt vopsite, barele de alamă sînt furbişate cu o pastă specială care le face strălucitoare ca aurul ; totul sub supravegherea secundului şi a şefului de echipaj, doi oameni la fel de puţin dispuşi să facă concesii în privinţa întreţinerii navei. Ei controlează munca tuturor, dau ordine, fac observaţii mai mult sau mai puţin tăioase, rezolvă reclamaţiile : cei de pe dunetă au stropit cu furtunul,

din greșeală, geamurile comenzii ; cineva a luat pe tălpi vopseaua proaspătă, verde închis, de la piciorul bompresului și a împrăștiat-o în mod cu totul neartistic pe puntea de lemn alb-gălbuie, de curînd frecată cu nisip umed, apoi limpezită și ștearsă... și alte asemenea necazuri care scot toată lumea din monotonie, dezlănțuie patimi de-o clipă și alungă plictiseala.

Mă simt de prisos în mijlocul acestei zarve rodnice. Încerc să mă feresc din drumul celor care aleargă de colo-colo preocupați ; curînd pantalonul meu capătă frumoase dungi albe, galbene sau verzi închis, după culoarea obiectelor de care m-am apropiat. Dau fuga la mecanici după ceva benzină și ei îmi oferă pe dată cele trebuincioase pentru scoaterea petelor, informîndu-mă cu un zîmbet că nu sînt eu primul care le solicită...

La frizerie, la prova, e coadă.

8

Într-o seară sînt invitat în cabină la ajutorul șefului-mecanic. Bat la ușa cabinei, intru. Doi inși stau pe cușetă, încovoiați ca să nu se lovească de marginea de sus. Al treilea, gazda, stă pe un scăunel pliant pe care mi-l oferă. Îl refuz și mă înghesui lîngă ceilalți doi, pe marginea cușetei. Pe masă sînt trei pahărele ; ajutorul șefului-mecanic mai aduce, din lipsă de altceva, o ceașcă din plastic, apoi scoate dintr-un ungher tainic o sticlă de jumătate. Coniac. O desfundă și rîde și toarnă în pahare și vorbește zgomotos ca totdeauna :

— Am păstrat sticla asta special pentru azi. Mi-a dat-o nevastă-mea, s-o deschid de ziua ei. Azi e ziua ei. O cheamă Maria.

— Și pe soția mea tot Maria o cheamă, zic aproape fără voie.

— Atunci pentru Mariile noastre ! închină unul dintre musafiri.

Gustăm din băutură. Și ne dau, la toți patru, lacrimile. Poate e băutura prea tare...

VI

Sub cerul curat al Provenței

1

Am salutat pămîntul după legea marinărească, cu douăzeci și una de lovituri de tun. Ne-a răspuns, ca un ecou întîrziat de depărtare, bateria Fortului Ballaguier, dintr-o cetățuie cu înfățișare străveche, care străjuiește intrarea în portul Toulon. Cu fiecare salvă ne apropiem tot mai mult, nava lunecă abia simțit pe apa calmă ca uleiul, sub cerul senin care ne aminteșe aria lui Verdi :

„Ce destin te-a depărtat
De-al Provenței cer curat ?...“

Am poposit pe țărmul provensal într-o dimineață aurie, cu marea neînchipuit de albastră, și numai văzînd cu ochii acest albastru am înțeles pe deplin numele litoralului vestit în întreaga lume : Coasta de Azur.

Despre Toulon știam cîte ceva de la școală. Aici a luptat Napoleon pe cînd era încă un obscur căpitan de artilerie ; mai recent, în 1942, flota franceză din Mediterană a fost tot aici sabordată ca să nu cadă în mîinile hitleriștilor. Mai știam că portul a avut o istorie zbuciumată prin secole, dar că așezarea lui prielnică i-a favorizat dezvoltarea. Astăzi, el numără peste 170.000 de locuitori, este unul din principalele centre industriale ale sudului francez

și, ca nod de comunicații feroviare, rutiere, aeriene și navale, face legătura cu renumitele stațiuni balneare Hyères, Saint-Tropez, Cannes, Nisa, Monte-Carlo...

La toate acestea ne gîndeam pe cînd „Mircea" defila încet prin fața crucișătoarelor și a fregatelor acostate la cheiurile înalte. Între navele aflate în port recunoaștem fregata „Le Béarnais", care-a vizitat Constanța în 1966, și întîlnirea cu o navă pe care am mai văzut-o cîndva, fapt destul de rar pe mare, ne-a dat emoția regăsirii unei cunoștințe vechi...

Pe Cheiul de onoare, unde navei noastre i se rezervase loc de acostare, ne aștepta o fanfară militară. Ne-a impresionat plăcut pitorescul uniformei de paradă a marinarilor francezi : beretele cu pompon roșu, simbol al cocoșului galic, centurile late albe și costumele albastre — alcătuind laolaltă tricolorul francez.

Presa ne-a făcut o primire deosebit de amabilă. În dimineața sosirii, de pildă, cetățeanul din Toulon care abia zărea catargele lui „Mircea" profilate pe cerul albastru, putea citi în ziarul „République — Le Provençal" : „Rugăm pe comandanții Ștefan Ilie și Alexandru Hîrjan să binevoiască a primi — de asemenea și simpaticul lor echipaj — cele mai bune urări de bun venit". Acest „simpaticul lor echipaj" mi-a rămas în minte ; era încă o probă din ceea ce cunoaștem despre politețea franceză... În cuvinte la fel de amabile se exprimă ziarul și în celelalte articole consacrate vizitei noastre. „Mircea în portul Toulon. Întreg farmecul marinei cu vele", se intitula o mare fotografie publicată pe prima pagină din numărul următor al ziarului, care relata prima zi a vizitei noastre. „Această primă zi — scria „République" — a trecut sub cele mai fericite auspicii. Aceasta pentru că există puternice afinități între români și francezi, două popoare latine... În acest spirit populația touloneză a primit cu o mare simpatie și cu o reală prietenie minunatul velier-școală „Mircea".

Am citat pasajele de mai sus, ca să subliniez de la bun început atmosfera în care s-a desfășurat vizita noastră pe țărmul francez. Pe străzile orașului, în timpul vizitării navei de către locuitorii din Toulon, la întîlnirile cu marinarii francezi — oriunde și mereu am fost înconjurați de

interesul și simpatia gazdelor. În după-amiaza primei zile, de pildă, la schela lui „Mircea" un șir impunător de vizitatori își aștepta rîndul să urce la bord. Ne-am transformat pe loc în ghizi și am răspuns la zeci de întrebări privind nava, călătoria, țara de unde venim. Am discutat cu trei tineri, mari amatori ai sporturilor nautice. Întrebările lor, vădind competență în materie, se refereau la calitățile manevriere ale navei, la suprafața velelor, la viteza obținută de „Mircea" cu toate pînzele sus. Cîteva sute de metri mai departe se afla cheiul destinat ambarcațiunilor de agrement : un păienjeniș de catarge de diferite înălțimi împungeau cerul albastru ; aici navigația cu vele este un fel de sport tradițional, ceea ce explică interesul, în special al tineretului, pentru marele *„trois-mâts"* sosit în portul lor. Dar și vîrstnicii păreau la fel de interesați de vele ; un bătrînel mi-a epuizat cunoștințele despre marinărie, iscodindu-mă în fel și chip, ca în cele din urmă să conchidă, gesticulînd cu pipa lui veche : „Da, adevărata marinărie aici se face, pe o navă cu vele". Apoi, am răspuns cu mîndrie la întrebările vizitatoarelor dacă în timpul marșului sînt oameni care se urcă „tocmai acolo, sus" : da, avem pe „Mircea" mulți elevi care sînt adevărați ași într-un atare sport...

Interesul și simpatia tulonezilor pentru nava noastră poate fi exprimat, lapidar, prin faptul că în cele două zile, cîte două ore în fiecare zi, cît a fost permis accesul la bord, ne-au vizitat nava peste o mie de oameni.

2

Așteptam cu nerăbdare firească să vizităm orașul. Toulonul începe din imediata apropiere a portului ; pe cheu se înalță clădiri lungi, cu mai multe etaje, al căror parter este ocupat aproape fără excepție de magazine mici, cu vitrine înguste, cu standuri de sticlă înșirate afară, pe trotuar, sub tenzi viu colorate. După două-trei magazine, un mic bar-cafenea, cu mesele înșirate tot așa, pe trotuar, și unde se vînd, în afară de

băuturi răcoritoare, lame de ras, gumă de mestecat, ilustrate în culori, bomboane...

Fiindcă sînt foarte multe pe un spațiu redus, micile cafe-baruri nu par prea aglomerate ; consumatorii stau liniștiți în fotoliile de nuiele, sub umbrelele mari, și se uită la jocul sutelor de catarge ale ambarcațiunilor acostate chiar vizavi de ei, dincolo de cheul lat. Se aude în răstimpuri reclama zgomotoasă a cîte unui proprietar de vaporaș cu chipiu de yachtman care făgăduiește eventualilor clienți o excursie de neuitat printre navele Marinei Naționale ancorate în radă, sau către insulele Hyères, sau către Île du Levant, insula Naturiștilor, unde tinerele fete practică cu fervoare, în numele igienei și al sportului, nudismul...

Strada următoare, paralelă cu cheul, este una dintre arterele principale, pe care se scurg ziua și noaptea șiruri lungi de mașini ; camioane grele avînd pe laturi reclame țipătoare, autobuze, autoturisme de cele mai variate tipuri și provenințe, multe dintre ele purtînd numere din alte țări — aleargă într-un șuvoi continuu, se depășesc, se strecoară prin intersecții, se opresc mormăind nerăbdătoare la stopuri... Să nu uităm că sîntem pe Coasta de Azur, în plin sezon estival.

Am primit bucuroși invitația gazdelor la o excursie pe litoral. Autocarul nostru aleargă pe o șosea frumoasă, mărginită de leandri în floare — plante care în clima de aici s-au putut desprinde de clasica închisoare de lemn și cresc pe marginea drumului la dimensiunile unor adevărați copaci — și florile lor roz alternează plăcut cu verdele crud al palmierilor. Curînd șoseaua începe să șerpuiască pe coline înalte, împădurite, avînd în dreapta povîrnișuri lungi ; undeva, la picioarele acestora strălucesc deodată ochiuri de apă albastră — sînt golfuri adînci, cărora cerul mereu senin al Provenței le-a împrumutat culoarea, iar apele grele ale Mediteranei transparența de cristal. La adăpostul malurilor înalte, sporturile nautice se practică în toată splendoarea lor ; golfurile sînt brăzdate de spuma albă a șalupelor care remorchiază schiori acvatici, iar din loc în loc pînzele bine întinse pe catarge punctează alb covorul albastru. Această îmbinare de albastru și alb, căreia i se opun, pe coaste, roșul și albul acoperișurilor răsărind

din verdele crud al pădurilor, oferă ochiului o adevărată desfătare cromatică. Munte și mare, iată o asociere fericită care a adus în bună măsură faima coastei provensale. Pe alocuri șoseaua coboară pînă la mare, în imediata apropiere a plajei însorite și înguste, apoi iarăși se avîntă spre înălțimile verzi...

Pe aici a trecut, acum un veac, călătorul poet Alecsandri care numește Nisa „acel caravanserail feeric, ridicat pe malul Mediteranei pentru pătimașii bogați ce vin să cumpere pe timp de iarnă razele binefăcătoare ale soarelui". El însuși, de altfel, prefera iernilor aspre de la Mircești soarele dulce al Mediteranei.

Autobuzul aleargă mai departe, trecem prin Hyères și Le Lavandou, săgețile de pe tăbliţele indicatoare arată drumul spre Nisa și Cannes, citadele ale cinematografiei mondiale. Aici, filme românești și-au căpătat confirmarea mondială a valorii lor ; aici, artiști de-ai noștri au adus, la diferite festivaluri, mesajul artei românești.

Impresiile, adunate din goana autocarului, se suprapun, se împletesc, se contopesc într-o imagine unică, amintind vibrația celebrei arii despre cerul curat al Provenței. La Saint-Tropez, stațiunea pe care am cunoscut-o acum cîțiva ani pe ecran, facem un popas mai lung. Ne plimbăm pe cheiul-bulevard, mărginit în dreapta de clădiri iar în stînga de suprastructurile albe, zvelte, ușor legănate, ale iachturilor ; strada nu are trotuar, e un imens placat de asfalt pe care foșnesc prelung cauciucurile moi ale automobilelor sport și lipăie picioarele desculțe ale „beatnicilor". O mare cafenea cu cozorocul uriaș și multicolor al tendei întins îndrăzneț pînă la jumătatea străzii domină peisajul ; instalați confortabil la mese, cosumatorii privesc către un „beatnic" înalt, cu plete și barbă blondă, care s-a oprit în fața lor cu chitara. L-am găsit cîntînd și l-am lăsat acolo tot cîntînd, în plin soare, disprețuind protecția răcoroasă a tendei vărgate ; cînta melodie după melodie, avea o voce plăcută și puternică, se acompania cu dibăcie la chitară, cîntecele lui vorbeau despre cow-boys și fete frumoase. În acest răstimp însoțitoarea lui, o fată coborîtă parcă ea însăși din cîntec, frumoasă și cu plete blonde, umbla cu cheta printre mese...

Revăzînd notele de drum astăzi, după doi ani de la această scenă, mi-am pus întrebarea dacă n-o să pară demodată însemnarea mea despre „beatnici". Voga lor a trecut, le-au luat locul alți colindători ai șoselelor — „hippies". I-am văzut și pe aceștia, în călătoria următoare, și îndrăznesc să spun că există o deosebire de nuanță între cele două moduri de a pierde vremea. „Beatnicii" erau, cred, mai romantici, sugerau mai multă poezie (și mai multă igienă), iar chitara le aducea un anumit farmec care lipsește urmașilor lor întru vagabondaj prin lume.

...Iarăși goana autobuzului pe serpentine pitorești, printre palmieri și portocali — și iată-ne într-o așezare tipic montană, Ramatuelle, construită în întregime din piatră, pe o înălțime stîncoasă. Străzi înguste și abrupte, ziduri de fortăreață, măgari trăgînd anevoie mici șarete rudimentare — totul are un pitoresc aparte. Însoțitorii noștri ne spun că la Ramatuelle este înmormîntat celebrul actor de cinema Gérard Philippe. Privim cu respect străduțele întortocheate și pereții alb-cenușii ai caselor străvechi...

3

Cele trei zile ale escalei au trecut ca-n vis, pline de întîmplări, de noutăți, de impresii. Multe dintre ele s-au învălmășit într-atîta, încît nu le mai pot ține șirul.

Îmi amintesc piața din Toulon, pe care-o vizitam cu un grup de marinari. O piață ca toate piețele, cu precupețe dolofane și gureșe care-și strigau marfa în fața tarabelor cu produse. Cîțiva dintre cei ce tîrguiau, dîndu-și seama că sîntem străini, ne-au întrebat de unde venim. Răspunsul le-a făcut mare plăcere ; ne-au bătut pe umeri, ne-au strîns mîinile. A fost o manifestare de simpatie simplă și spontană, dar cu atît mai cuceritoare. „Vive la Roumanie !" spuneau. „Roumanie — amie !"

Într-un magazin de mobile am dat explicații despre stilul mobilierului care se fabrică în țara noastră, fiindcă negustorul ne ceruse amănunte. L-am lămurit cum ne-am

priceput și el s-a arătat foarte interesat de ce-i spuneam. Citesc mereu în presă că exportăm garnituri de mobilă în Occident. Oare vor fi ajuns dintre ele și la negustorul acela din Toulon ?

Am făcut o vizită la cooperativa viticolă Ramatuelle, pe a cărei firmă scria „Vins des Côtes de Provence" — nume impunător prin simplul lui enunț. Un bătrîn, veteran de război, tîrînd cam cu greutate un picior, ne-a dat lămuriri despre procesul de preparare a acestei băuturi atît de populare în Franța. Am coborît în hale răcoroase și vaste, la trei nivele sub pămînt, unde o fată deosebit de frumoasă supraveghea mașina de capsulat sticle. Am degustat produsul cooperativei — un vin sec, alb, limpede ca lacrima...

4

Și-n seara a treia, după un grăbit rămas-bun de la navele ancorate în port, după un schimb de mesaje luminoase prin care comandantul nostru mulțumea pentru primirea amabilă iar Prefectul Maritim al Toulonului ne ura călătorie plăcută, am ieșit iarăși în larg. Milioanele de lumini ale orașului se confundau tot mai mult, se adunau într-o singură pată ca o ceață albă, deveneau un orizont de fosfor ce scădea imperceptibil în strălucire... Cel din urmă s-a văzut un far, așezat pe o înălțime.

Apoi am rămas noi și marea,

noi și marea și noaptea caldă care ne-a învăluit în tăcerile ei, sub stele, sub cerul curat al Provenței.

VII

Corăbii care trec...

1

O noapte liniştită. Oraşul doarme. Un şuier depărtat de locomotivă, cîţiva paşi răzleţi, o frîntură de muzică ţîşnită printr-o fereastră deschisă, un rîs de femeie...

Sînt lucruri de toate zilele, fac parte din mediul în care ne mişcăm în mod obişnuit şi de aceea le trecem cu vederea. O, dar ce preţ ar avea aceste zgomote simple acolo, în larg ! Acolo, unde tăcerea n-o sfîşie decît şuieratul vîntului, unde duduitul motoarelor pare încremenit odată pentru totdeauna în timpane, devenit el însuşi, prin obişnuinţă, tăcere ! Uneori, în miez de noapte, ne trezeşte din somn o schimbare în regimul de lucru al motorului principal ; tonalitatea sigură cu care eram deprinşi de zile şi nopţi se tulbură deodată, sunetul scade în înălţime şi partea din conştiinţă care stă de veghe în timpul somnului cel mai profund ne dă de veste că se întîmplă ceva. Somnul dispare deodată, scuturat de speranţa că sus se petrece un fapt, indiferent ce anume ; alerg pe coridorul pustiu, viu luminat, şi urc pe dunetă. Acolo, în capitala micii noastre lumi plutitoare, voi căpăta răspunsul.

— Vino la vechiul drum ! ordonă comandantul din întuneric.

— Am înţeles, vin la vechiul drum ! răspunde, ca un ecou, glasul tînăr al elevului de la timonă.

Disting o siluetă aplecată asupra alidadei din babord. Mă apropii, mînat de curiozitate, și mă opresc la doi pași. Tușesc ușor ca să-i atrag atenția. Se întoarce pentru o clipă, să vadă cine-i ; deprins cu întunericul, comandantul m-a identificat într-o clipă, apoi s-a aplecat iarăși și-și lipește sprînceana de garnitura de cauciuc a aparatului. Vorbește de acolo, aproape îmbrățișînd turnulețul de oțel care susține girocompasul :

— O navă mare. A apărut chiar în prova noastră. Ne-am apropiat, apoi ne-am abătut puțin la dreapta și-am micșorat viteza. Văd că și ea a schimbat puțin direcția. Vreți s-o vedeți ?

Se depărtează de alidadă și mă lipesc bucuros la rîndu-mi de aparat, deși știu că n-o să văd altceva decît niște luminițe — una albă sus, una verde și una roșie în borduri, acest triunghi de foc al navigației de noapte.

— Semnalizatorul să fie pregătit !

— Sînt aici, tovarășe comandant, răspunde repede un glas din întuneric.

Farmecul întîlnirilor în larg ! Nopțile, mai ales nopțile pe mare sînt înfricoșătoare prin pustietatea lor. Nava înaintează printr-un abis negru, străjuit de licărul stelelor. Sub ele, nici cea mai slabă luminiță, oriunde-ai privi. Mă aplec peste balustradă. Doar acolo, în imediata apropiere a bordului, se vede albind slab apa răscolită de trecerea navei. O pată albă, fremătătoare și abia vizibilă. Și deodată, în acest imperiu al singurătății dătătoare de gînduri triste, strigătul marinarului de veghe-n prova :

— Comanda ! Prova babord, lumini la orizont !

Nu, nu ești singur aici, în oceanul de beznă și nemișcare. Nu ești singur sub stele, n-ai rămas tu ultima fluturare de viață în acest univers gol...

Comandanții celor două nave nu se cunosc. Dacă s-ar întîlni pe stradă, într-un oraș, ar trece unul pe lîngă altul indiferenți, s-ar confunda cu mulțimea veselă și nepăsătoare. Dar aici, pe mare, acționează alt cod al relațiilor umane. Un cod în numele căruia cei doi comandanți își întind mîinile peste văgăuna de beznă care-i desparte. Ei schimbă ruta navei lor, fac un ocol de cîteva mile numai ca să fie mai aproape de cele trei luminițe apărute-n zare, semnul prezenței oamenilor. Însă și codul acesta acționează

pînă la un punct. Dincolo de el — și punctul acesta îl știe bine omul care dă porunci timonierului și mașiniștilor și semnalizatorului — oamenii mării trăiesc după altă lege. O lege care poruncește : două nave ce se întîlnesc în larg sînt datoare să-și schimbe drumul fiecare spre dreapta sa, astfel ca să arate lumina roșie și să vadă, la rîndu-i, lumina roșie a celeilalte nave. Oamenii se apropie, vin unul spre altul bucuroși de întîlnire, și se depărtează deodată, de parcă ceea ce-i atrăgea s-a transformat într-o forță de respingere. Legea aceasta, aparent mai aspră, e făcută tot de oameni și în folosul oamenilor. Ea se cheamă, prozaic, Regulamentul pentru prevenirea abordajelor.

...Lumina roșie se apropie tot mai mult. Stăm în preajma semnalizatorului, tremurînd de nerăbdare să înceapă dialogul acesta tăcut, în care glasul e înlocuit cu clipirea intermitentă a proiectorului de semnalizare. Iată, deasupra punctului roșu de colo a strălucit deodată ceva, Clipește luminos, cu perioade de întuneric bine marcate : chemarea la semnale. Îi răspunde semnalizatorul nostru și jaluzelele lămpii zăngăne mărunt. Descifrăm cu glas tare, literă cu literă, întrebarea venită de la oamenii aceia necunoscuți : w...h...a...t... s...h...i...p... „Ce navă este ?“ Răspundem în gînd, o dată cu semnalizatorul : „Romanian Training Ship Mircea“. Răspunsul acesta ține locul tricolorului și numele este o carte de vizită cu chenar de aur : nici țara de unde venim, nici nava nu-s necunoscute în lumea marinărească !

Oamenii aceia ne spun numele lor și țara lor de baștină, o țară depărtată, un loc pe care-l intuim doar abstract, pe harta întipărită-n minte : Panama, de pildă. Sau Norvegia. Sau Japonia. Ne urează călătorie plăcută și le întoarcem urarea. Între timp, lumina roșie s-a depărtat binișor în pupa, iar cînd convorbirea s-a terminat, comandantul se întoarce spre telegraful mașinilor și dă poruncă răsucind maneta : „Toată viteza !“ Motorul principal își reia tonul cu care eram deprinși ; mai stăm cîteva minute pe punte să comentăm întîmplarea — lipsită de importanță, dar ridicată la rangul de eveniment într-un moment ca acela și într-o călătorie fără evenimente ca a noastră — și curînd descoperim că tremurăm de frig. Alergăm în cabină, unde becul albastru de noapte arde dulce, liniștitor. Ador-

mim aproape imediat, gîndind : de-ar fi fost o navă de-a noastră... Ne gîndim apoi la ceilalți, care-au sperat, ca și noi, să găsească în vaporul întîlnit un compatriot.

2

E greu de uitat sărbătoarea aceea scurtă și intensă, întîlnirea compatrioților pe mare. Mai întîi îți dai seama că silueta care se apropie are o linie familiară, linia constructivă a vapoarelor noastre ; pe urmă, prin binoclul puternic se disting culorile pavilionului și vestea aduce întreg echipajul pe punte. Radiotelegrafistul intră în legătură cu nava, îi află numele și fără s-o fi văzut măcar își dă binețe cu radiotelegrafistul ei. Aflînd numele navei, șeful mecanic dă fuga la stație și roagă pe cei de dincolo să-l cheme la aparat pe prietenul lui de la mașini. Se înfiripă un dialog emoționant și puțin ridicol, fiindcă după fiecare frază trebuie să-l faci atent pe celălalt că ai terminat și e rîndul lui să vorbească :

— Ce faci, dragă Mitică ? Recepție... Ai mai primit vești de-acasă ? Recepție... Am auzit că ai un băiat. Să-ți trăiască, recepție...

În fața microfonului oamenii se fîstîcesc, nu știu ce să întrebe mai întîi, văd în ușa stației încă vreo cinci inși dornici să spună o vorbuliță celor de dincolo, tot li se pare că ceea ce spun în clipa asta nu-i esențial, se întreabă unul pe altul nimicuri...

Eram în drum spre Italia cînd ne-am întîlnit cu un cargou românesc. Un prieten al meu de pe „Mircea" avea un frate ambarcat pe acel cargou. Le-am urmărit dialogul compus din mărunțișuri spuse cu sufletul la gură, din secrete de familie discutate cu glas tare ; au vorbit despre o fată cu care fratele urma să se căsătorească, cel de aici îl sfătuia să se mai gîndească, doar știe ce era să pățească rîndul trecut — și cei care ascultau în ușa stației rîdeau tăcut, cu gura pînă la urechi — apoi despre un amic care-și cumpărase mașină, despre starea timpului pe ocean... pe urmă i-au întrerupt cîțiva marinari care l-au rugat pe prietenul meu să transmită salutări unuia și altuia de pe nava cea-

laltă... E ciudat cît de bine își cunosc drumurile acești oameni care nu se văd cu lunile sau chiar cu anii ; tată și fiu, frați sau prieteni buni, soarta îi aduce în port pe unul la o zi după plecarea vaporului celuilalt ; cînd unul e-n concediu pe țărm, celălalt navigă în mijlocul oceanului — și iată-i întîlnindu-se pentru o clipă prin radio, schimbînd două vorbe, apoi — mai departe, înainte, fiecare cu destinația și destinul lui. Mîine pe vremea asta vor fi la o mie de kilometri depărtare unul de altul, totuși fiecare va trăi mai viu în sufletul celuilalt.

Căci marea, depărtîndu-i pe oameni, și-i apropie, și aici este unul dintre marile ei paradoxuri !

3

Marea este cîmpul vast al unei depline apropieri între oameni aflați fizic foarte departe unul de altul.

Navigăm de-a lungul unor țărmuri pustii, pietroase, spre coastele Spaniei ; se înserează și țărmul cu stîncile și primejdiile lui se cufundă în negură... Dar nu ! Undeva, pe-o înălțime, apare sclipirea unui far : un om veghează acolo ca lampa aceea să nu se stingă niciodată, are grijă pentru noi și pentru toți cei care plutesc prin preajmă ca farul să ne arate drumul cel bun, să ne avertizeze despre primejdiile și vicleniile mării. Nu-l cunoaștem și nici el nu ne știe, dar îl simțim atît de aproape în noaptea neagră, între noi s-a statornicit o comunicație secretă care se cheamă omenie.

4

Există o oră și un minut anume cînd toate stațiile de radio ale navelor își întrerup activitatea obișnuită, nu mai emit și nu mai recepționează, lasă la jumătate mesaje importante și trec pe o lungime de undă stabilită prin legi internaționale. Este lungimea de undă pe care se transmite semnalul tragic „S.O.S.“, strigătul de pri-

mejdie al mării, apelul lansat de omul aflat în grea cumpănă către semenii săi : Save Our Souls ! Salvați sufletele noastre ! Urmează un șirag de cifre și de litere, coordonatele locului unde se întîmplă nenorocirea, apoi iarăși trei puncte-trei linii-trei puncte : S.O.S. Apelul acesta îl aud oamenii de la sute de mile depărtare, și îndată pun pe hartă coordonatele. Navele aflate mai aproape răspund celei sinistrate, cer amănunte, dau sfaturi și curaj necunoscuților în pericol și-i vestesc că se îndreaptă către ei cu maximum de viteză. Și cîte vieți sortite pieirii n-au fost salvate prin intermediul acestui semnal : trei puncte-trei linii-trei puncte, S.O.S. !

5

Primim și noi, cei din larg, scrisori. Dar cum ? Și unde ? Pe mare nu umblă poștași cu bicicletele... Dar oamenii au știut să supună marea și aici. Lași celor de acasă o adresă cam ciudată : Master Harbour, portul Cutare, nava Cutare, marinarul Cutare. Și cînd ajungi în portul acela, primul om care trece schela îți înmînează scrisoarea... Cum a ajuns ea, prin ce mijloace ? Doar a fost adresată unui misterios „Master Harbour", pe românește „Căpitanul Portului". Master Harbour nu te cunoaște, nava ta ancorează pentru prima oară în portul lui. Și totuși, scrisoarea a ajuns la tine. Ai vrea să-i mulțumești. Imposibil. Master Harbour are probleme mult mai importante. Ai vrea să-i mulțumești aducătorului, dar el se apără : n-are nici un merit, a primit-o de la altcineva. Ai vrea să-i mulțumești cuiva, dar cui anume ?

Master Harbour încetează să mai fie o persoană fizică, el e simbolul solidarității celor de pe mare.

Mulțumesc deci tuturor celor care s-au ostenit ca scrisoarea soției mele, cu veștile ei bune, cu vorbele ei de dragoste, cu mîzgăleala fără sens a fiului meu de cinci ani, cu dorurile, cu nimicurile, cu timbrul cumpărat de la debitul din colț, cu parfumul de acasă — să ajungă la mine.

Mulțumesc, Master Harbour !

Pustii și mișcătoare cărări, depărtări imense cu cețuri, cu stînci viclene, cu ghețari și sete și furtuni năpraznice! V-am învins noi, oamenii, v-am învins primejdiile și depărtările și tristețile, numai pentru că nu sîntem singuri în larg, pentru că om se alătură omului, pentru că oamenii mării de pe întreaga planetă se socotesc frați și luptă să vă supună, să vă biruie.

Omul și marea sînt legați printr-o dușmănie plină de dragoste...

VIII

Coloanele lui Hercule

1

Aria geografică a întîmplărilor mitologice este mai largă decît credem de obicei. Ea cuprinde nu numai teritoriul Greciei, Caucazul sau imaginarele tărîmuri ale Arcadiei, ci se întinde pînă spre apus, pe ţărmul oceanului. Ba într-una din legende se pretinde că Hercule a traversat oceanul, ajungînd într-un ţinut stăpînit de un monstru cu trei trupuri. Să nu ne mirăm deci aflînd că strîmtoarea Gibraltar este opera aceluiaşi Hercule, care-a frînt porţiunea de stîncă dintre promontoriul african Abyla şi muntele Calpe de pe ţărmul Hispaniei, unind astfel Mediterana cu nemărginitul Ocean. Cînd vedem strîmtoarea, altceva ne miră : crearea acestui larg canal între munţi nu-i trecută printre cele douăsprezece principale „munci ale lui Hercule". Mitologia a fost nedreaptă, fiindcă strîmtoarea întrece ca dificultate multe alte isprăvi ale eroului din seminţie de zei...

Gibraltarul este o creaţie singulară a naturii. Stînca uriaşă, de peste 400 metri înălţime, are partea cea mai abruptă îndreptată spre mare ; din orice unghi ai privi-o, ai totdeauna impresia că această colosală piatră ameninţă strîmtoarea. E lesne de înţeles de ce englezii, luptînd pentru supremaţia mării cu francezii şi spaniolii, au făcut atîtea sacrificii ca s-o cucerească şi s-o păstreze. Emblema oraşului este o cheie, al cărei tîlc este uşor de deslușit : „Gibraltar,

cheia Mării Mediterane". Luptele pentru stăpînirea acestei chei ating un punct culminant la sfîrșitul secolului al XVIII-lea, dar se pare că nu s-au terminat nici astăzi, ci s-au schimbat doar formele de luptă : note diplomatice în loc de ghiulele, iar drept protagoniști, ambasadori și nu amirali...

Cucerind Gibraltarul, englezii s-au stabilit aici pentru vreme îndelungată. Ei au lărgit galeriile care străbăteau stînca și au amenajat altele noi ; am vizitat o asemenea galerie, prin ale cărei ferestruici deschise spre mare își scot țevile tunuri uriașe, contemporane cu asediul francez din 1782. Coridorul de piatră, prin care ar putea trece cu ușurință un automobil mare, este frumos netezit de asperități, iluminat electric și păstrat într-o stare de curățenie extremă ; prin ambrazuri se vede întreaga panoramă a strîmtorii. O inscripție scurtă de pe o placă ne dă un amănunt care sugerează o întreagă nuvelă istorică. Generalul francez care conducea asediul a fost, după încheierea ostilităților, invitat să viziteze această fortificație. Îmi imaginez zîmbetul triumfător al comandantului britanic, care a făcut această invitație insolită cu un scop precis : să-i arate adversarului său cu cine are de-a face. Într-adevăr, inscripția consemnează reacția francezului care ar fi afirmat : o construcție ca aceasta e greu de imaginat chiar în romanele fantastice...

Astăzi, Gibraltarul și-a modernizat mijloacele de luptă : el are o pistă de aterizare pentru aviația cu reacție, în vîrful stîncii străjuiesc antenele radiolocatoarelor, iar pe versantul dinspre strîmtoare se zăresc țevile lungi ale tunurilor de coastă, pe care le bănuim mult mai moderne decît cele din galeria istorică...

2

Dar cheia Mediteranei este importantă nu numai din punct de vedere strategic, ci și ca obiectiv turistic, maritim și comercial. Așezat la o răspîntie importantă a principalelor drumuri maritime ale lumii, orașul desfășoară o vie activitate economică, deși n-are

resurse naturale proprii. Aici totul se importă — inclusiv apa, care este adusă de pe teritoriul spaniol prin conducte. Se cunosc cazuri cînd autorităţile spaniole, exercitînd presiuni asupra Angliei pentru retrocedarea acestui teritoriu, au tăiat aprovizionarea cu apă a Gibraltarului. Pentru a acoperi cantitatea de apă necesară oraşului, industriei şi navelor în trecere, englezii au forţat puţin mîna naturii: versantul de est al stîncii a fost taluzat şi betonat, pentru a capta apa de ploaie care este filtrată şi depozitată în mari rezervoare. Şosele excelente, deşi mult prea înclinate pentru gustul comun, urcă în serpentine strînse pînă-n vîrful stîncii; din lipsa suprafeţelor orizontale, majoritatea clădirilor au şapte-opt etaje, iar unele dintre ele stau cu o latură înfiptă în piatră, cealaltă sprijinindu-se pe stîlpi de beton. Portul resimte şi el lipsa suprafeţelor de pămînt solid; diguri de sute de metri, pe piloni, înaintează pînă departe în mare, şi pe aceste diguri sînt construite clădiri, magazii, depozite de carburanţi; însăşi pista de aterizare are o parte suspendată pe piloni deasupra apei şi este întretăiată de o şosea. Cînd avioanele decolează sau aterizează, şoseaua se închide cu nişte banale bariere... Este prima dată cînd vedem întretăierea unei şosele cu un... drum aerian!

3

Intrarea dinspre port este străjuită de un zid uriaş, cu o mare poartă practicată în mijloc; treci poarta şi ai în faţă priveliştea unui oraş de munte. Blocurile se suprapun parcă, mereu mai înalte pe măsură ce se depărtează; străzile sînt toate în pantă şi se termină undeva pe stîncă. Pentru deplasare ai de ales între puternicele taximetre „Mercedes", „Ford" sau „Cadillac" şi trăsuricile pitoreşti, trase de un cal, cu umbrare împodobite cu dantele.

Main Street, Strada Mare, concentrează viaţa comercială a oraşului. Gibraltarul beneficiază de statutul „porto-franco" — scutirea de vamă a mărfurilor care se vînd şi se cumpără. E greu de închipuit varietatea obiectelor oferite aici

spre cumpărare ; magazinele expun de la brichete și aparate foto pînă la haine de blană, iar vînzătorii ți le recomandă pe rînd, insistent dar cu o politețe discretă. Mai toți sînt oacheși — spanioli, indieni sau nord-africani — și vorbesc între ei o spaniolă grăbită, un dialect neinteligibil pentru omul nefamiliarizat cu el, dar îți răspund cu aceeași ușurință în engleză, franceză, germană sau italiană. Aici se vînd obiecte provenind din cele mai diferite regiuni ale lumii : ace de cusut și cărți de joc din Hong-Kong, impermeabile îmblănite de fabricație italiană, radiouri japoneze, motociclete englezești în patru timpi. Clienții, marinari și turiști din toată lumea, află din afișe scrise în diferite limbi că *„aici se vînd ieftin mărfuri sosite ieri"* și se grăbesc să intre în prăvăliile care au mai toate caracterul unor magazine universale, încît este greu să presupui dinainte cu ce cumpărături vei ieși pe ușă.

Ne-am supus și noi legii de fier a călătorului, care trebuie să-și aducă din fiecare loc pe unde a trecut un obiect cît de mărunt, o mărturie oarecare, un suport material pentru aducerile aminte la gura sobei. Intrăm în aceste magazine, ochii ne fug de la un stand la altul, de la un raft la altul, încercînd să alegem ceva potrivit. Nu-i simplu, fiindcă și varietatea mărfurilor, și prețurile te pun mereu în încurcătură. Cu un zîmbet amabil, vînzătorul care te-a întîmpinat la ușă îți oferă o brichetă fină care costă cam cît un costum de haine, sau un balonzaid al cărui preț este echivalent cu douăsprezece pachete de țigări. Nu ne e la îndemînă nici moneda — aici circulă lira sterlină, care se divide în douăzeci de șilingi, iar un șiling are douăsprezece pence. Monedele divizionare, foarte numeroase, te încurcă și mai mult. Half-crown, jumătate de coroană, de pildă, înseamnă doi șilingi și șase pence. O întreagă matematică se ascunde deci în cea mai simplă încercare de a tîrgui ceva... Se pare că englezii înșiși s-au săturat de această matematică tradițională ; din 1971 se preconizează să treacă la sistemul monetar zecimal.

Main Street se termină la poalele stîncii, în preajma stației telefericului. În capăt se află un mic cimitir, cu o inscripție care amintește de eroii bătăliei de la Trafalgar. Despre această bătălie aveam să auzim de multe ori vorbindu-se, de la Gibraltar încolo ; englezii au un adevărat cult

pentru eroii lor de pe mare și pentru Nelson, un fel de Napoleon al oceanului, care atunci, la Trafalgar, a fost ucis pe puntea corăbiei lui. De altfel, se pare că cei doi celebri ostași ai începutului de veac nouăsprezece s-au aflat cîndva, la începutul carierei lor, față-n față sau în orice caz pe același cîmp de bătălie : în 1793 o flotă engleză capturează Toulonul, care este eliberat mai ales prin eforturile unui tînăr ofițer de artilerie, Napoleon Bonaparte, iar în anul următor, detașamentul de debarcare ce ataca Corsica are în frunte pe căpitanul Horatio Nelson, care în aceste lupte își pierde ochiul drept. Oare în clipele acelea se gîndeau cei doi tineri ofițeri că numele lor vor deveni nemuritoare ?

4

Vizita unei nave de construcția lui „Mircea" este un adevărat eveniment, pe care populația Gibraltarului l-a aflat cu repeziciune. O mărturiseau oamenii înșiși, care ne întrebau, în magazine sau chiar pe stradă, despre navă și despre țara de unde venim. Ca și la Toulon, ne simțeam aici un fel de ambasadori maritimi ai unei țări cu flota comercială în plină dezvoltare, care și-a cîștigat prestigiu pe plan internațional.

5

La întoarcere, cînd am poposit iarăși în portul dintre Mediterana și Atlantic, marinarii englezi ne-au făcut o surpriză agreabilă : au oferit ofițerilor de pe „Mircea" două microbuze pentru vizitarea orașului și a stîncii. A început o cursă de neuitat, pe serpentinele mereu mai înclinate care zigzagau spre vîrf. Cele două „Land Rover"-uri de construcție militară au pus la bătaie toată puterea de care erau capabile ; în urletul motoarelor și al angrenajelor solicitate la maximum se materializa efortul omenesc de a stăpîni natura. În acest efort,

omul a supus materia și acum scoate din ea tot ce se poate scoate... Poate pare cam bombastică această frază, dar cînd am gîndit-o prima dată eram într-un automobil care urla pe șoseaua mult înclinată, acoperită cu plăci de beton și săpată realmente în carnea stîncii, într-un spațiu care nu permitea pante domoale și curbe line. Iată : trecerea de la o ramură la alta a serpentinei e atît de îngustă încît mașina nu poate face virajul dintr-odată. Șoferul ia mult la dreapta, ajunge cu bara la doi centimetri de peretele vertical și neprietenos, dă înapoi doi metri răsucind cu violență volanul în sens invers, iar cînd bara din spate atîrnă deasupra prăpastiei, frînează dureros de scurt, accelerează și mașina se zmucește înainte, urlînd, ațintind cerul cu botul ei pătrat.

În schimb acolo, sus, ce priveliște magnifică ! Orașul, portul cu digurile și navele lui, marea întreagă sînt la picioarele noastre. Dincolo de apa sclipitoare, printr-o ceață subțire se zărește un munte, replica africană a Gibraltarului. Dacă uiți de acești cîțiva metri pătrați de șosea betonată, te afli între cer, mare și pămînt, ești suspendat între două continente, la hotarul dintre Mediterana și ocean, între Spania și Maroc. E greu de închipuit alt colț al pămîntului care să-ți dea o mai palpabilă senzație de spațiu geografic cuprins simultan !

O după-amiază întreagă ne-am răsfățat cu această senzație a depărtărilor învinse. Am fost la peștera Saint-Michael, o minune a naturii în această mare creație naturală care este Gibraltarul ; peștera, cunoscută de pe vremea romanilor, a fost pe rînd loc de închinăciune, spital de campanie, iar acum este amenajată ca sală de concerte ; cei care-au avut prilejul să asculte muzică la Saint-Michael spun că sunetul izvorăște aici parcă din stîncă, din pereți, din coloanele albe de calcar împietrit în forme grațioase, din pardoseala aspră și din tavanul vast. Peștera se află la cel mai de sus capăt al șoselei publice ; mai departe sînt placarde care avertizează că drumul este în exclusivitate militar și, pe deasupra, cine încearcă să-l abordeze o face pe propria-i răspundere. Asta ne duce cu gîndul la un parcurs și mai primejdios, și mai abrupt. Nu mai e mult pînă în vîrful stîncii...

6

În portul Gibraltar, nu departe de „Mircea" erau acostate cîteva iachturi, cele mai multe de culoare albă, cu velele înfăşurate artistic în jurul catargelor şi vergilor, gata parcă să ia drumul largului. În drum spre oraş treceam pe lîngă ele şi aruncam priviri curioase către aceşti „rivali" ai noştri în îndeletnicirea corăbierească. Curînd am încetat însă să-i mai socotim rivali pe domnii îmbrăcaţi sport şi pe duduile cu corp de naiadă care făceau plajă pe punţile de lemn lăcuite ca vioara. Nu-i prea vedeam în postura de gabieri, trăgînd înspăimîntaţi de contrafungile velelor, sub vîntul întărît brusc, căutînd nerăbdători o stea printre nori ca să-şi calculeze punctul sau reparînd parîmele roase de îndelungate treceri prin scripeţi. Nu, oamenii aceştia fac altfel de marinărie. Probabil folosesc iachturile, manevrate de marinarii plătiţi pe care îi vedeam trebăluind la prova, drept vehicol lent pentru transportul spleen-ului de la nord spre sud ; pe urmă navele frumoase înţepenesc lîngă cheu, în timp ce fericiţii proprietari se urcă plictisiţi în „Mercedes"-ul care aşteaptă lîngă schelă ; iar cînd le vine iar gînd de plecare pe mare, sub puntea de lemn lăcuit ca vioara încep să trepideze puternice motoare supracomprimate, cu benzină — gazele de motorină nu-s prea plăcute pentru nările fine — motoare care-ar putea purta pe mare un cargou, şi singura treabă a vîntului va fi să balanseze nuielele cromate ale antenelor de radio, mai înalte decît catargele cu vele cochete şi inutile. Aceşti oameni vor naviga pe lîngă ţărmuri şi la cel mai mic semn de furtună se vor adăposti în port ca să urmărească de la fereastra unui bar jocul vîntului ce pustieşte străzile ; ei nu vor cunoaşte emoţiile unui cart de noapte cînd e ceaţă pe mare, nu vor şti ce-nseamnă să primeşti apă dulce cu porţia şi nu vor îngenunchea pe punte, pe nisipul împrăştiat pentru curăţenia de dimineaţă... Doar dacă nu cumva printr-un joc ciudat al hazardului nu vor fi aruncaţi, asemenea lui Van Weyden, pe baleniera unui nou Lup Larsen, care să-i silească a-şi cîştiga dreptul la viaţă prin munca istovitoare de mus al corăbiei... Dar ficţiunea lui Jack London rămîne ficţiune şi căpitanii ca Lup Lar-

sen s-or fi refugiat între copertele bătrînelor cărți ale mării ; acești domni și aceste dudui cu mîini albe și fine le au, poate, în biblioteca din salonul iachtului lor, și le răsfoiesc în zilele frumoase și calme ale plutirii fără țintă, zîmbind și mirîndu-se de naivitatea și fantezia autorilor...

Iachturile din preajma lui „Mircea" nu-s însă deloc o fantezie ; ocupanții lor contemplă curioși puntea noastră forfotind de grijile cotidiene. Bărcile lor de masă plastică, cu motoare de mare turație, se apropie de noi și tineri gentlemeni în costume albe ne fac cu mîna ; Dumnezeule, de ce le-o trebui motor ca să parcurgă cu barca cincizeci de metri de la un cheu la altul ?

7

La plecarea din Gibraltar spre Anglia ni s-au oferit pentru manevră două remorchere. Comandantul nostru mulțumește pentru amabilitate și-și exprimă speranța că ne vom putea descurca și singuri. Englezii privesc cu îndoială de-a lungul bordului lui „Mircea". Bazinul în care trebuie să întoarcem e doar de cîteva ori mai larg decît lungimea navei. Începem manevra, și cele două remorchere oferite ca ajutor se învîrt prin preajmă, gata să intervină. Corabia noastră se dovedește însă ageră și ascultătoare, iar măiestria căpitanului ei e încă o dată dovedită : ieșim din portul strîmt singuri, fără nici un ajutor, spre admirația marinarilor de pe remorchere și nu numai a lor...

Cum depășim digul, ridicăm velele. Elevii știu că de pe țărm, de la ferestrele blocurilor, mii de ochi urmăresc catargele lui „Mircea". Le urmăresc și făpturile acelea angelice care fac plajă pe lemnul de vioară al iachturilor, ba cîteva ambarcațiuni au pornit-o după noi, se învîrtesc în jurul nostru, uneori primejdios de aproape pentru ele Sîntem centrul atenției. De pe una dintre șalupele mai mari sclipește obiectivul unei camere de luat vederi. „Fiți atenți că sînteți filmați", rîde comandantul către cei din arboradă.

În ziua aceea, manevra velelor s-a făcut într-un timp record...

Sîntem în larg, cu toate velele întinse. Marea a început să se agite, valuri puternice se joacă cu micile ambarcaţiuni care ne însoţesc ; unul cîte unul, temerarii urmăritori fac cale-ntoarsă către port, după ce flutură mîinile în semn de rămas bun. Mai aruncăm o privire spre colosul ce domină strîmtoarea şi ne gîndim la oamenii de acolo care curînd, instalaţi comod pe fotoliile cinematografului, vor urmări munca marinarilor din arborada lui „Mircea". Atunci noi vom fi departe, pe ocean, pe oceanul care ne-a şi trimis solia înspumată a valurilor.

IX

Întîlnire cu Oceanul

1

Tatăl meu, marinar pe Mediterana în tinereţe, apoi şofer pe şantiere, şi-a păstrat totdeauna firea de călător, de om care nu poate sta locului. Şi-a purtat familia cu el de-a lungul şi de-a latul ţării, de la Tulcea la Bistriţa-Năsăud, de la Giurgiu la Braşov, la Săvineşti şi cine mai ştie pe unde. Imaginea lui n-o pot cu nici un chip despărţi de volanul camionului greu, pe care-l răsucea cu putere, înjurînd de mama focului, pe drumurile pline de hopuri ale viitoarelor fabrici şi oraşe ; îmi sună în urechi urletul motorului forţat la maximum, apoi rîsul sănătos, de om care-a dus la bun sfîrşit o treabă grea :

— Ia o piatră-n gură, băiete ! Pe-aici n-ai mai fost niciodată...

Gluma asta străveche o repeta totdeauna cu aceeaşi bună dispoziţie şi mi-am amintit-o adeseori în cursul marşului cu „Mircea". Mi-am amintit-o mai ales acum, cînd intram în Oceanul Atlantic, acolo unde nici el, cel mai umblat din stufoasa spiţă de ţărani din judeţul Brăila, nu călcase.

— Ia o piatră-n gură, băiete...

Deocamdată, în loc de piatră folosesc o pastilă contra răului de mare. E prima dată în cursul acestei călătorii cînd boala fără leac a mării mă încearcă mai serios.

Mă mîngîi cu gîndul că nu-s eu prima victimă, şi nici singura ; îmi amintesc cele o sută de reguli pentru combaterea răului de mare, pe care orice om care-a navigat o săptămînă ţi le poate servi pe nerăsuflate. Prima dintre aceste reguli spune : „Să nu stai în încăperi închise !" Ies deci pe punte, şi iată-mă faţă-n faţă cu Oceanul. E întîi august, acasă plaja e în toi, lumea caută răcoarea şi umbra, iar noi... noi dîrdîim de frig pe punte şi ne uităm la valuri. Avem, într-adevăr, ce vedea : deşi e vreme liniştită şi senină, în calea lui „Mircea" se deschid adevărate prăpăstii în care prova se înfige vertiginos, apoi cresc fără veste dealuri verzi de apă, urmează explozii albe de spumă şi aerul devine deodată sărat. Motorul principal simte şi el şocurile pe care le primeşte nava ; vuietul lui are variaţii de înălţime, uneori îl auzi cum trage-n greu şi atunci propria ta fiinţă se încordează din toate fibrele, parcă dornică să-l ajute, apoi deodată nava o ia la vale, prova se înfige adînc în apă, elicea iese pe jumătate din apă — se vede după clocotul alb care se iscă deodată la pupa — şi atunci vuietul urcă într-un glissando pe care nici un intrument electronic nu-l poate imita, şi iarăşi începe truda asupra valului crescut în cale... mereu, minute-n şir, ore întregi, zi şi noapte...

Sîntem în travers de Portugalia, al cărei pămînt abia îl zărim în depărtare ; mesagerii lui sînt însă mai aproape : mici vase de pescuit se leagănă vitejeşte pe talazurile lungi. Apa are-o culoare urîtă pentru noi, care două săptămîni ne-am răsfăţat în albastrul luminos al Mediteranei ; cineva compara volbura posomorîtă de lîngă bordurile navei cu nişte lături. Poate din avion se vede mai frumos...

Seara, soarele apune îndărătul unor straturi de nori subţiri şi negri, ca nişte ace suspendate paralel cu orizontul. Semn de furtună, îşi dau cu părerea cîţiva cunoscători, şi ne gîndim cu destulă îngrijorare : poimîine intrăm în Biscaia, golful de tristă faimă dintre Spania şi Franţa, „cimitirul vapoarelor", acolo unde vînturile se bat în capete, iar semnalul tragic S.O.S. răsună mai des decît în alte părţi ale lumii. Luminile Lisabonei, care răsar în dreapta noastră, după căderea întunericului, ne spulberă gîndurile triste. Ne aflăm totuşi undeva aproape de pămînt, locul nostru este precis identificat pe hartă, ofi-

terul de cart măsoară unghiurile sub care se văd farurile din depărtare și, cînd intrăm în cabină, la cărțile noastre și la dezbaterile interminabile pe cele mai diverse teme, ne simțim mult mai în siguranță. Nava se leagănă ; ei, și ? Cînd stai pe scaun se simte mult mai puțin, iar dacă te lungești pe spate în cușetă și aprinzi lămpița cilindrică de deasupra capului, te poți crede în rada Constanței, pe o hulă de martie.

2

A mai trecut o zi. Ne-am deprins cu legănatul, iar vîntul de forța cinci care șfichiuie crestele valurilor ni se pare ceva firesc și nu-l mai luăm în seamă. Termometrul arată cincisprezece grade, temperatură care la noi e obișnuită în luna martie sau octombrie-noiembrie. Iar calendarul arată începutul lunii august...

În dimineața următoare, auzim glasul comandantului în megafoane : ne anunță că sîntem la 44 grade și 10 minute nord, latitudinea Constanței. Și glasul din difuzoare continuă : „La douăzeci de mile tribord avem Capul Finister. Ne aflăm în golful Biscaia !"

3

Aminteam, la începutul acestor însemnări, despre drumul lui „Mircea" spre Hamburg, în 1965. Nava urma să fie reparată și modernizată ; n-avea propulsie proprie, ci o remorcau „Voinicul" și „Viteazul", două remorchere maritime de mare putere. Drumul acesta era o întreprindere temerară, într-un timp al anului cînd orice surprize meteorologice sînt posibile. Traversînd Mediterana în lung, de la est la vest, marinarii noștri au trecut prin tot felul de necazuri — hulă, furtună, ceață și ploaie... Dar ei știau că greul va veni abia în ocean, mai precis în golful Biscaia, unde datorită condițiilor geografice, marea nu-i niciodată liniștită. Valurile se interferează,

sporindu-şi puterea, astfel că navigi mai toată vremea ca într-un cazan în clocot. Cu o îngrijorare îndreptăţită aşteptau marinarii de pe cele trei nave traversarea acestui golf uriaş, mult deschis la ocean. Ştiau că nu se pot aştepta la nimic bun — dar ceea ce a urmat a întrecut orice închipuire!

Despre „odiseea celor trei nave româneşti" — cum au numit-o ziarele franceze — mi-au vorbit mai mulţi oameni, cărora nu ştiu cum să le spun: martori oculari, participanţi sau eroi? Din relatările lor am închegat povestirea de mai jos, şi-l las pe cititor să decidă care dintre calificative li se potriveşte mai bine...

La intrarea în Biscaia era linişte. O linişte ciudată pentru oamenii care mai navigaseră pe-acolo, una dintre nenumăratele viclenii ale naturii, fiindcă în mai puţin de douăsprezece ore, vîntul a atins forţa zece! Izbucnită ca din senin, sporindu-şi intensitatea cu fiecare ceas care trecea, furtuna lua proporţii, devenind un uragan în toată puterea cuvîntului. Vijelia, care sufla cu o viteză de peste 160 de kilometri pe oră, făcea victime şi pe ţărm: copaci dezrădăcinaţi, acoperişuri smulse, diguri sfărîmate de forţa valurilor... Pe mare însă, furtuna arăta ca un adevărat cataclism. În eter au început să se încrucişeze semnalele de pericol ale unor nave surprinse de furtună şi avariate. Un cargou s-a scufundat, cu echipaj cu tot, la numai cîteva zeci de mile depărtare...

Prima defecţiune care-a intervenit pe „Mircea": s-a rupt ghiul, verga de la arborele pupa, care are un capăt fixat de catarg, iar celălalt stă pe un suport susţinut de parîme. Acest tub de oţel, măsurînd vreo 50 de centimetri în diametru, s-a rupt ca un chibrit datorită zguduiturilor, trepidaţiilor, balansului necontenit. Bucata ruptă izbea în bordaj, ameninţînd să-l străpungă. Cine-a fost în larg pe vreme rea ştie că şi o simplă scrumieră devine un adevărat proiectil cînd nava se leagănă haotic în toate direcţiile; bucata aceea de oţel reprezenta deci o primejdie înspăimîntătoare...

Întreg echipajul a sărit să-l lege. Era o muncă grea şi periculoasă, fiindcă în timpul ruliului şi tangajului, fiecare obiect prinde viaţă şi face mişcările cele mai neaştep-

tate. Mai era și perspectiva de a fi azvîrlit peste bord la cea mai mică neatenție...

— L-am legat, îmi povesteau simplu oamenii.

— Cum ?

— Știu eu cum ? Cum se leagă...

Atîta. Cine mai reține amănuntele ? Cine sta să privească mișcările celui de lîngă el, să-i înregistreze reacțiile ? Ghiul apucase să muște o bucată de balustradă, dar asta nu era cine știe ce. În ziua următoare s-a întîmplat un necaz pe lîngă care toate celelalte ar părea o glumă între prieteni : s-a rupt remorca și „Mircea" a rămas în voia valurilor. Comandantul a ordonat „funda ancora". Era singura măsură posibilă. Și singura speranță. Dar furtuna împingea nava cu o forță uriașă. Ancora se tîra pe fund, derapa. Oamenii priveau cu o spaimă bine ascunsă țărmul stîncos, deasupra căruia clocoteau jerbe de spumă albă. Măsurau din ochi distanța care scădea pe nesimțite : o mie de metri... nouă sute... opt sute... Uneori, părea și mai aproape. Și ancora derapa mereu... Dar pericolul s-a ivit din altă parte, mai apropiat, iminent : nava era împinsă către geamandura-far, o construcție de proporțiile unei cisterne de cale ferată. Curînd a devenit limpede pentru toată lumea că întîlnirea nu poate fi evitată. „Funda ancora din tribord !" A doua ancoră a zburat spre adîncuri. Clipe de așteptare, de speranță. „Lanțul a prins !" a raportat cu emoție observatorul. Într-adevăr, lanțul se agățase de ceva și acum vibra ca o strună, întins la maximum. A fost suficientă însă o rafală deosebit de puternică a vîntului. O zmucitură zdravănă și zalele groase de oțel au cedat undeva. A reînceput marșul lent, imperceptibil aproape, către moarte.

O ciocnire pe mare e cu totul altceva decît un accident de automobil. Acolo, pe șosea, nici n-ai timp să simți ce se întîmplă ; totul durează cîteva clipe, iar după asta te trezești sub sfărîmăturile mașinii sau la spital. Pe mare însă, ciocnirea e precedată de o prelungă tortură a nervilor ; te afli neputincios, minute-n șir, în fața primejdiei inevitabile ; poți calcula cu precizie timpul care-a mai rămas pînă la catastrofă, vezi cum se apropie sfîrșitul, încet dar implacabil, în virtutea inerției parcă ; ești martor

la propria ta distrugere şi-ţi dai bine seama că nu poţi întreprinde nimic...

Ciocnirea cu geamandura-far s-a produs. Lovitura a zguduit întreg corpul navei ; barca din babord a sărit în ţăndări, balustrada s-a frînt. Valurile au depărtat pentru o clipă cei doi coloşi de metal, apoi i-a asmuţit din nou unul împotriva celuilalt... Acest accident i-a produs lui „Mircea" trei spărturi sub linia de plutire şi patru deasupra ei, dar pe valuri înalte de zece metri, cine mai ştie unde-i linia de plutire ? Pompele funcţionau cu toată puterea ; şeful mecanic, ajutat de doi motorişti, a astupat cum a putut spărtura principală, lungă de zeci de centimetri. Munca lor se desfăşura în apă, la o temperatură de început de iarnă, dar nimeni nu mai simţea frigul, oboseala, teama. Totul era să stăvilească năvala aceasta căreia pompele abia izbuteau să-i ţină piept...

Dincolo de efectul ei comparabil cu explozia unui şir de proiectile, ciocnirea aceasta a însemnat salvarea : prima ancoră, care derapa mereu pe fundul oceanului, a întîlnit lanţul de ancorare al geamandurii. S-a agăţat de el cu deznădejdea unei fiinţe vii. Şi... a rezistat !

Lovite şi ele de furtună, remorcherele care-l însoţeau pe „Mircea" dispăruseră spre larg, în neguri. Marea rămăsese pustie ca la-nceputurile lumii ; nu se vedea nimic la orizont decît apa de culoarea plumbului, cu lungi petice de spumă, iar la est — stîncile. Şi singurătatea este cumplită în faţa primejdiei !

Iată însă că dinspre ţărm se desprinde un punct negru. Se apropie mereu. Radiotelegrafistul, cu capul gol, numai în bluză, iese pe punte clătinîndu-se, se sprijină de ce întîlneşte în cale şi strigă comandantului cîteva cuvinte. Cuvintele acelea trec din gură-n gură, însufleţindu-i iarăşi pe cei şovăielnici, pe cei care acceptaseră ideea înfrîngerii : semnalele de ajutor ale lui „Mircea" fuseseră recepţionate la Brest şi autorităţile franceze au trimis nava „Rhinocéros" să-l salveze. Pe puntea mereu cotropită de valuri a început o muncă îndîrjită, plină de speranţă : marinarii pregătesc cablul de remorcaj, încearcă să pună-n funcţiune vinciurile, cercetează îngrijoraţi rănile provocate de furtună. Salvatorul e tot mai aproape, cu fiecare val mai aproape. S-a oprit la o distanţă care să excludă posibi-

litatea unui abordaj. Cu maşinile în plin, ţine piept oceanului. Se văd şi pe puntea lui oameni trebăluind în preajma vinciurilor...

Dar înfruntarea nu s-a terminat. Oamenii aruncaseră forţe noi în luptă ; oceanul şi-a sporit şi el parcă vrăjmăşia. Cele două nave stau faţă-n faţă şi le despart munţi nestatornici de apă. Aici, pentru a supravieţui, oamenii trebuie să se ţină departe unul de altul. Şi totuşi cablul de remorcaj trebuie să ajungă, să le unească, să transmită, ca printr-un fir electric, speranţa şi ideea de victorie. Pentru asta, marinarii au născocit *bandula :* o greutate de lemn, legată cu o saulă subţire, care va fi aruncată ca o legătură provizorie. Cu ajutorul ei este trimis apoi cablul propriu-zis...

Puştile speciale pentru aruncarea bandulei erau puse la-ndemînă. S-au făcut legăturile. Oamenii lucrau în bătaia vîntului care se năpustea asupra lor cu patruzeci de metri pe secundă. Un val prăvălit pe punte zădărnicea munca de minute întregi. A pornit prima împuşcătură. Bandula a vîjîit prin aer, s-a înălţat, cu sfoara albă după ea ; se vedea bine înaintînd prin aer... Dar vîntul a oprit-o la jumătatea drumului. Greutatea de lemn, de care erau legate atîtea speranţe, s-a prăbuşit în valuri. Un marinar a început să strîngă saula. Între timp a pocnit altă puşcă. Iarăşi a vîjîit prin aer bila roşie, tîrînd după ea saula. Şi iarăşi vîntul a abătut-o din cale...

Orele treceau. În preajmă se învîrteau nave de salvare, special dotate pentru naufragii. „Părăsiţi nava, altă soluţie nu-i", au propus salvatorii. Dar... cum să părăseşti un vas care, în ciuda rănilor provocate de furtună, continuă să plutească? Rezistenţa lui „Mircea" a sporit încrederea oamenilor, le-a dat tărie să mai încerce o dată şi încă şi încă o dată, să urmărească plini de speranţă plecarea proiectilului şi să vadă, cuprinşi de o mînie oarbă dar neputincioasă, cum vîntul îi schimbă cu încăpăţînare traiectoria...

Luptînd cu furtuna, cu apa care pătrundea şi năvălea de pretutindeni, cu frigul şi cu teama, cei douăzeci şi patru de oameni de pe „Mircea" au rămas la postul lor. La a paisprezecea încercare, bandula a ajuns, în sfîrşit, să-şi îndeplinească menirea ei firească. „Rhinocéros" a intrat în

portul Brest aducînd la remorcă o navă pentru a cărei stare se potrivește comparația lui Joseph Conrad : „Părea că servise drept țintă mobilă pentru tirul bateriilor auxiliare ale unui crucișător".

Cine crede că aceasta a fost o situație excepțională, să afle că un an mai tîrziu, în octombrie 1966, cînd „Mircea" se întorcea din reparație înzdrăvenit și întinerit, Biscaia l-a luat iarăși în primire. De data asta însă raportul de forțe era cu totul altul. O navă stăpînă pe manevră, cu echipaj complet, bine instruit, cu un motor de o mie o sută cai-putere, elice cu pas variabil și aparatură după ultimul cuvînt al tehnicii mondiale, a dat piept cu o furtună de trei zile, luînd înclinări transversale de 48 de grade. Și a biruit.

4

Cam acesta este „portretul" golfului Biscaia. Cunoscîndu-l, era firească îngrijorarea noastră cu cît pătrundeam mai adînc în „cimitirul vapoarelor". Se vede însă că Neptunul acestor locuri, cunoscînd rezistența de atunci a corăbiei noastre, s-a lăsat păgubaș de data asta : ne-a îngăduit să trecem. Dar, ca nu cumva să ne facem o părere falsă despre ceea ce este el în stare, ne-a trimis drept solie un vînticel de forța șase, care arunca pe punte anumite cantități de apă din ocean. Drept răspuns, de-a lungul punților au fost întinse parîme „țin-te bine" la înălțimea mîinilor, fiindcă altfel deplasarea unui om dintr-un loc în altul ar fi necesitat un exercițiu de echilibristică.

Am fi ipocriți dacă am încerca să pretindem că ordinul „la posturile de manevra velelor" ne-a lăsat indiferenți. Ideea nu i-a lăsat indiferenți nici pe alții ; toate navele care treceau prin preajma noastră se abăteau din drum să vină mai aproape : o navă de 1700 tone navigînd sub vele în Biscaia, pe vînt de forța 6, e ceva !

Dar asta a fost după ce-am întins velele. Pînă una alta ele trebuiau întinse, și pentru asta nu există mecanisme...

Elevii marinari aliniați la piciorul catargelor se uitau pe furiș la valurile lungi, masive, la gropile care se căscau pentru o clipă dincolo de bord, apoi la sarturile care vibrau și șuierau în vînt. Sus, deasupra catargelor, pluteau nori albi de mare înălțime ; dacă-i priveai în raport cu vergile, păreau niște cheflii care se plimbă de colo-colo pe cer după bunul plac. Erau cînd la dreapta, cînd la stînga ; se prăvăleau deodată înainte, se întorceau la locul lor, o luau iarăși razna... În acest răstimp, frontul elevilor se clătina ca un lan în bătaia vîntului, așteptînd.

Au urmat comenzile obișnuite și flipăitul harnic al pantofilor „gabier" pe treptele de sfoară. Pe la jumătatea drumului, spre vîrf, unii au ezitat. Sarturile au aproximativ înclinarea unei scări de zugrav sprijinită pe un perete. Dansul navei pe valuri schimba această înclinare, o aducea la verticală și chiar dincolo de ea ; atunci urcușul oamenilor înceta și bănuiam încleștarea degetelor pe sarturi... Oare vor izbuti să ajungă pînă sus ? mă întrebam văzîndu-le și mai ales înțelegîndu-le ezitarea. Atunci a răsunat în difuzoare glasul acela cunoscut, glasul deprins să laude și să certe, glasul pe care-l cunoșteau toți și ale cărui porunci erau deprinși să le-mplinească în chiar clipa cînd erau rostite.

— Nu vă temeți, spunea comandantul. N-o să cadă nimeni ! N-a căzut nimeni, în toată istoria lui „Mircea". Și... aveți grijă de berete !

Tocmai atunci, bereta cuiva de pe verga contragabierului zbură, smulsă de vînt, descrise un arc larg în jurul catargelor și căzu undeva în tribord. Toți o văzuseră ; căderea ei coincidea cu avertismentul comandantului și de sus, din arboradă, printre rafalele de vînt și scrîșnetele parîmelor, se auziră rîsete. Clipa cea mai încordată trecuse ; îndemnîndu-se cu strigăte voioase, tinerii stăpîni ai nemărginirii se răspîndiră cu elan pe vergi, desfăcură velele care bubuiau izbite de vînt, coborîră să tragă de fungi și curînd „Mircea" își micșoră simțitor balansul, de parcă oceanul, mulțumit deocamdată cu această jertfă modestă — o beretă, o simplă beretă de marinar — se liniștea.

— Era de așteptat, îmi alungă secundul această rămășiță de credință păgînă. Cînd sînt velele întinse, stabilitatea navei crește...

5

Secundul de pe „Mircea" susține că ochiul de marinar se vădește în lucrurile mărunte, pe care neinițiatul le ignoră, dar care uneori devin vitale pentru navă. Eram în plin ocean cînd am primit o adevărată lecție despre această calitate. Ne-a servit-o el însuși, secundul, într-o seară.

...Vîntul se mai potolise și nava noastră se legăna maiestuos, pe valurile lungi, de vreme bună. Deși eram în plină vară, cum am mai spus, mercurul termometrului nu urca mai sus de optsprezece grade, iar noaptea cobora pînă la douăsprezece. Cum apunea soarele, frigul începea să se înstăpînească pe nesimțite ; stăteam de vorbă pe punte și deodată ne dădeam seama că tremurăm de-a binelea. Așa s-a întîmplat și-n seara aceea ; după ce am stat de povești vreun ceas ne-a răzbit frigul și am dat fuga în cabină unde, dimpotrivă, era prea cald. Doar sub ea se afla sala motoarelor și, dacă umblai desculț, simțeai cum frige pardoseala sub tălpi. Și-apoi nu strica un pic de aer curat înainte de culcare, ziceam noi pufăind din țigări. Găsim deci de cuviință să deschidem hubloul, încălcînd regula marinărească. Hublourile cabinei noastre se află la vreo doi metri deasupra liniei de plutire, așa că nu ne pîndește nici o surpriză, gîndeam. Și tocmai cînd vorbeam cu competență despre dinamica unei nave pe valuri și ajungeam la concluzia că regula privind închiderea hublourilor în marș este o precauțiune exagerată, dincolo de bordaj se aude un plescăit, ceva întunecat năvălește înăuntru și-n clipa următoare sîntem uzi leoarcă. Valul a pătruns într-o clipă în toată cabina, pe pardoseala de linoleum se plimbă șerpi veseli, iar noi nu nimerim să închidem mai repede discul de sticlă groasă care ne desparte de ocean ; ba pe deasupra trîntim obturatorul de oțel, spre siguranță. Momentul coincide cu intrarea ofițerului secund, venit să facă scandal :

— De ce țineți hubloul deschis în timpul marșului ?

— Numai un pic l-am deschis, ne dezvinovățim noi. Am aruncat ceva afară.

— Un pic ! Un sfert de oră vreți să spuneți.

— Ei, nici chiar așa, încercăm noi să protestăm.

— Nu mai tăgăduiți. De sus se vede lumina pe apă!

Secundul are într-adevăr ochi de marinar, ne-a dovedit-o. Ne-o dovedește iarăși, chiar în timpul conversației: degeaba încercăm noi să-l ținem cam în ușa, ascunzînd mica inundație; la o înclinare mai mare a navei, șerpii veseli de pe pardoseală reîncep să gonească prin cabină. Secundul îi vede și zîmbește triumfător:

— Ați pățit-o, așa-i? Înseamnă că nu e nevoie să vă mai explic de ce trebuie să navigăm cu hublourile închise...

Ne povestește apoi catastrofa căreia i-a căzut victimă acum vreo trei decenii o navă asemănătoare cu a noastră, a marinei germane: în plin larg, navigînd cu vele, marinarii au lăsat deschise toate hublourile de la cazarma echipajului. La o rafală puternică a vîntului, nava s-a înclinat foarte mult; apa a pătruns masiv în cazarmă, accentuîndu-i înclinarea, și gata naufragiul. O catastrofă aproape de necrezut, și totuși, așa s-au petrecut lucrurile. Și asta, pentru că ofițerul de cart al acelei nave nu avea ochi de marinar. Sau dacă-l avea, îl ținuse închis tocmai atunci...

6

Așa treceau orele, zilele. Drumul înscris pe hartă ducea acum spre nord; „Mircea" înainta legănîndu-se, oceanul își frămînta, măreț și nepăsător, imensitatea albastru-cenușie... Oamenii de pe navă parcurgeau pas cu pas drumul anevoios al măiestriei, descifrau pagini noi din cartea mării, își întăreau deprinderile de marinari.

...Într-o dimineață a început să plouă, și apa-n jurul nostru era ciudat de liniștită. Am alergat în comandă, la hartă.

Oceanul se terminase. Intram în Canalul Mînecii...

X

Englezii la ei acasă

1

Cine n-a auzit anecdote despre firea calmă, reţinută, impasibilă a englezului ?

...Doi englezi călătoresc cu trenul. Trecînd pe lîngă o pădure, unul exclamă :

— Ce copaci frumoşi !

După o jumătate de oră, celălalt :

— Şi ce verzi sînt !

...Trei englezi stau pe terasă şi privesc în stradă. Trece o maşină. Primul englez, după o jumătate de oră :

— Ford.

Al doilea englez, după altă jumătate de oră :

— Ba era un Rolls-Royce.

Al treilea, după încă o jumătate de oră :

— Domnilor, dacă vă mai certaţi mult, eu mă ridic şi plec.

...Şi aşa mai departe...

Englezi să fie ? ne întrebam în dimineaţa aceea, privind la tinerii cu barbă şi cămăşi multicolore care se învîrteau în jurul nostru cu ambarcaţiuni de tot felul şi ne făceau semne voioase cu mîna, strigînd ceva care nu se potrivea deloc cu „This is the table — Aceasta este masa" din manualele noastre.

Ne aflam la ancoră, pe ţărmul de sud al Angliei, în golful Lyme. În faţa noastră se întindea un ţărm cu coline

domoale, verzi, împărțite în pătrate prin liziere înguste de pădure ; pe culme se vedea o catedrală sau biserică sau pur și simplu un turn, subțire ca o săgeată ațintită spre cer. La poalele colinelor, lîngă apă, erau trei orașe, iar între ele, pe largile spații de verdeață, se întindeau satele de corturi și căsuțe de camping — roșii, azurii, albe, așezate geometric în careu pe covorul verde care acoperea întreaga regiune. După ce trecusem tot pe lîngă țărmuri abrupte, stîncoase, pustii, — Anatolia, insulele grecești, Sicilia, sudul Spaniei iată acum o coastă lină bogată în vegetație, cu relief prielnic așezărilor. Ancorasem în zorii zilei ; acum, cînd soarele începea să se ridice, oamenii din orașele acelea se treziseră că-n fața lor, pe mare, plutește o corabie cu trei catarge, izvorîtă parcă dintr-un basm. Am intuit starea lor de spirit după graba cu care zeci de ambarcațiuni s-au îndreptat către „Mircea". Era duminică, și așa cum în alte părți oameni, își iau nevasta și copiii în mașină și pleacă la plimbare, aici ei urcă în șalupa, curentul, iola sau bărcuța familiei — fiecare după posibilități — și pleacă la plimbare... pe mare. În dimineața asta plimbarea lor avea o țintă precisă : au venit în preajma noastră, ne-au făcut semne voioase, ne-au spus cuvinte pe care nu le-am înțeles și au examinat cu ochi de cunoscător acest gigant care nu era în ochii lor decît o exacerbare a ideii de ambarcațiune cu vele. Spun asta, nu ca o figură de stil. La Toulon cei trei tineri sub 20 de ani cu aer de sportsmeni, m-au întrebat de ce „Mircea" are o timonă mai mică decît a iachtului lor. Le-am explicat că aceasta este o timonă electrică, ei au schimbat priviri semnificative și au continuat să întrebe cum se comportă la mare nava noastră, făcînd mereu comparația cu a lor...

Dar să revenim la englezi : expansivitatea lor ne-a surprins grozav în primul moment. Și poate n-ar fi trebuit să ne mirăm atîta. Doar toate posturile de radio din lume transmit cu frenezie melodiile interpretate de celebrii Beatles ; toate fetele drăguțe poartă „mini-jupe", modă lansată întîi la Londra ; iar la Brașov, acum doi ani, un tînăr scoțian cu kilt a cucerit publicul pretențios al unui festival internațional... Am fost tentat să spun — cu coeficientul de incertitudine pe care-l dă, fatal, scurtul răstimp de contact cu această țară — că Anglia este altceva decît

știam noi din romane. Am avut la tot pasul sentimentul unui contrast violent între imaginea preconceputâ, livrescă, și realitatea înconjurătoare... Dar acestea sînt generalizări pe care trebuie mai întîi să le argumentez.

Primul englez cu care-am venit în contact direct a fost șoferul autobuzului care ne ducea în excursie la Londra. Autobuzul s-a prezentat la mai puțin de o oră după sosirea noastră la Portsmouth, conform programului stabilit în prealabil, și o parte din echipajul lui „Mircea" a schimbat îndată vehiculul său plutitor cu unul terestru. La Londra, la ambasadă, ne aștepta un ghid, dar pînă acolo eram singuri, noi și șoferul, un bărbat roșcovan și jovial, de vreo cincizeci de ani, cu umeri lați și mîini uriașe care acopereau pe jumătate volanul elegantului „Leyland". M-am așezat lîngă el și l-am rugat să ne spună cîte ceva despre locurile pe unde treceam. Între noi fie zis, atunci am înțeles pe deplin utilitatea formulei „speak slowly, please" (vorbiți rar, vă rog) care stă la loc de cinste în ghidurile englezești de conversație pentru străini. Numai dacă interlocutorul vorbește rar poți avea speranța că tu, cunoscător al limbii numai din manual, vei pricepe ceva. Omul ne-a dat ascultare, articula rar, ca la carte, unele cuvinte, dar curînd se înfierbînta, furat de firul povestirii, vorbea cu pasiune despre localitățile întîlnite, se vedea că iubește aceste locuri cunoscute nu numai de pe șosea, ci și din cărțile de istorie. El ne-a vorbit aproape tot timpul drumului de peste 100 kilometri care leagă Londra de Portsmouth — și vă jur că nu era de loc rece, calm și reținut! Între altele, trecînd printr-o localitate numită Hindhead, ne-a povestit că pe vremuri aici erau spînzurați tîlharii de drumul mare, și cînd spunea asta, rîdea în hohote, de parcă ar fi asistat el însuși la acest spectacol justițiar. Pe urmă ne-a povestit o istorie despre pelerinii care plecau, pe acest drum, spre America, avînd ca punct de îmbarcare portul unde poposisem și noi ; mai încolo, trecînd prin fața unui han, ne-a istorisit despre un nefericit rege Eduard care era urmărit de uzurpatori și s-a refugiat acolo — epilogul dramei nu-l mai povestesc, fiindcă nu l-am înțeles prea bine, cu toate eforturile lui : speak slowly...

Prin contrast cu volubilitatea omului de la volan, dincolo de geamurile autobuzului se perindă un model de pe-

danterie și ordine tradițional-englezească : zeci de localități, unele cu un singur șir de case de fiecare parte a șoselei. De la prima și pînă la ultima casă, la margine ca și în centrul satului sau orășelului — e așa de greu să-l definești cu precizie ! — toate clădirile au același aspect de căsuțe pentru păpuși : construcții mici cu un singur etaj, cu una sau două intrări. În fața lor, invariabil, un brîu de gard viu mărginește o grădiniță minusculă, extrem de bine îngrijită. Nu o dată am zărit, din goana mașinii, silueta unui bătrîn sau a unei bătrîne, aplecată asupra bogăției de flori din grădinița aceasta miniaturală, prezentă peste tot. Că îngrijirea florilor este o îndeletnicire foarte prețuită aici, am observat și din ziare. Un număr din gazeta care apare la Portsmouth publica trei fotografii, fiecare pe altă pagină, fiecare cu alt subiect. Una sublinia longevitatea unei doamne dintr-o localitate de lîngă Portsmouth, alta înfățișa un bătrîn domn care-a ieșit la pensie după un număr important de ani de serviciu ca funcționar al Marinei, alta făcea reclama unei case de vînzare. Toate trei fotografiile aveau ceva comun : reprezentau o persoană în vîrstă îngrijind grădinița din fața cottage-ului cu un singur etaj — scenă pe care am văzut-o și noi de atîtea ori în drumul către Londra...

2

Londra, una dintre marile capitale ale lumii, cu populația ei de peste opt milioane de oameni, cu străzile și clădirile ei încărcate de istorie... Am vizitat-o timp de o singură zi, cu autobuzul, cu cîteva escale ; i-am parcurs în goană bulevardele, abia avînd vreme să le reținem numele cunoscute din cărți : Pall Mall, Fleet Street, Park Lane ; am văzut clădirile uriașe, unele străvechi, altele — puține la număr — cu tencuiala încă proaspătă, și am rămas cu un noian de impresii, din care mi-e greu să aleg...

Zgomot și îmbulzeală pe stradă ca-n oricare alt mare oraș. Oamenii sînt îmbrăcați ca pretutindeni, și n-am văzut nici măcar o singură persoană în costum negru, cu um-

brelă în mînă și cu pălăria neagră atît de des prezentată, cu sau fără intenții satirice, în filmele englezești. Nici măcar celebra ceață londoneză, smog-ul, nu plutea deasupra orașului. Am nimerit o zi miraculos de frumoasă, senină și calmă cum nu-s multe într-un an, ne asigură șoferul; lumea a năpădit parcurile și singurul lucru care ne surprinde este că oamenii stau pe bănci nu la umbră, ci la soare...

În parcuri nu sînt alei ; oamenii trec de-a dreptul, joacă mingea sau pur și simplu stau culcați, cu o carte-n mînă, pe covorul de gazon. În climatul acesta umed, cu ploi, ce cad de cîteva ori pe lună, iarba crește deasă și fragedă, de un verde crud care îndulcește austeritatea marilor clădiri cenușii din jur.

3

Parlamentul, Westminster Palace, este vechea reședință a regilor Angliei. Într-unul din turnurile lui se află Big Ben, vestitul ceas cu clopot care bate la fiecare sfert de oră. În zilele în care Parlamentul nu are ședință, clădirea poate fi vizitată de public. Intrăm și noi, odată cu sutele de turiști, unii în grupuri organizate, cu translatori și ghizi. Trecem prin săli mari, spațioase, înalte, cu mobilierul bogat ornamentat. Aici se află Royal Gallery, un muzeu de pictură sui-generis, care găzduiește portretele în mărime naturală ale diferiților regi și oameni de stat. Cea mai interesantă sală mi s-a părut a fi aceea care conține numai două tablouri — fiecare ocupînd un întreg perete : „Moartea lui Nelson la Trafalgar" și „Întîlnirea lui Wellington și Blucher după bătălia de la Waterloo". Ambele picturi, dispuse față-n față, pe pereții laterali, sînt opera pictorului David Maclise din anii 1861 și respectiv 1862. Dimensiunile lor sînt uriașe, cam zece metri pe patru. Oricît te-ai depărta, nu le poți cuprinde în întregime cu privirea ; trebuie să examinezi pe rînd detaliile, iar pentru a avea imaginea de ansamblu, sub tablouri se află gravuri alb-negru, de dimen-

siuni mult mai mici, cu plăcuțe care dau amănunte despre momentul istoric evocat. Mă opresc mai mult asupra primei picturi. Nelson zace pe puntea navei „Victory", pe pavilionul național care-i slujește drept giulgiu ; împrejur se văd chipurile ofițerilor lui, îndurerate dar dîrze, sub catargele acoperite în parte de fumul bătăliei. Marele amiral, erou național al englezilor, este prezent și aici...

În sala de ședințe a Camerei Comunelor, mobilierul este capitonat cu piele roșie ; pe marea masă din centru sînt rînduite coduri groase, cu semne între file, ca și cum peste cîteva minute deputații își vor relua locurile și vor începe să răsfoiască bătrînele cărți de legi.

De aici intrăm în altă sală, cu tablouri inspirate din trecutul istoric. Între altele, o scenă — plecarea pelerinilor din Portsmouth spre America. Amintindu-mi povestea șoferului, privesc tabloul ca și cînd aș fi revăzut o cunoștință.

4

„O casă a Domnului, unde slujbele sînt oferite continuu de peste 900 de ani", spune un mic și sobru prospect, tipărit în cîteva limbi, aflat pe un pupitru la îndemîna vizitatorilor care intră în Westminster Abbey. Biserica, fără a atinge dimensiunile celebrei Catedrale Sf. Paul, este totuși vastă ; intrînd aci te simți intimidat și nu poți vorbi altfel decît în șoaptă. Te afli într-o biserică și într-un cimitir deopotrivă, fiindcă în nișele din ziduri, ca și sub pardoseala de piatră, lustruită de milioanele de pași ai vizitatorilor, se află mormintele celor mai de seamă oameni ai Angliei. Generali și cavaleri morți de secole odihnesc alături de statuile lor, unele în mărime naturală și pictate în culori apropiate de realitate, cum vor fi arătat sculpturile antice ; miniștri și savanți, comandanți de nave și lorzi și-au găsit veșnicul adăpost în această clădire situată în plin centrul Londrei, în preajma Parlamentului. Chiar la intrare se află un loc îngrădit discret, pe care o inscripție dăltuită-n piatră îl dedică soldatului necunoscut

căzut în primul război mondial. Fiecare vizitator se oprește o clipă aici, privind cu reculegere inscripția...

Mormîntul-monument închinat lui Newton este o mare firidă, plasată în zidul din centrul bisericii, cu un grup sculptural alegoric înfățișînd știința și divinitatea ; personajele susțin un sul de piatră, pe care sînt săpate în latinește meritele marelui savant.

Sub pardoseală, spuneam, sînt morminte. Aproape fiecare din pietrele pe care calci poartă o inscripție : un nume, precedat de titluri și urmat de funcții și fapte de arme, un om care a fost cîndva, care a luptat pentru ceva, care a iubit și a suferit. Ai vrea să pășești peste un mormînt, dar la pasul următor se află altul, și vrînd-nevrînd trebuie să le calci, unul după altul, și în cele din urmă nu mai ai senzația că profanezi un defunct. Trupul, țărîna, sînt supuse nepăsării obștești ; ceea ce rămîne și nu poate fi călcat este amintirea, statornicită demult în inima urmașilor, despărțită de materia care zace acolo, sub lespezile de piatră cu inscripții aurite.

5

La intrarea în marea cetate-muzeu Turnul Londrei străjuiesc oșteni îmbrăcați în haine de epocă, o combinație de stacojiu și negru, de un pitoresc deosebit. În curtea cetății simțim îndată răcoarea bătrînelor ziduri. Sînt mai multe corpuri de clădire, mai multe turnuri, fiecare cu forma, destinația și legendele lui. În curtea interioară, o placă vestește că aici se afla bușteanul pe care au fost decapitate cîteva persoane de neam regesc, în secolul al XVI-lea ; dincolo e Turnul Negru, o fortăreață-închisoare... O clădire este rezervată muzeului regimentului londonez Royal Fusillers. Cîteva săli grupează trofeele acestei unități. Am văzut acolo arme și steaguri de pe vremea războiului anglo-bur, drapele germane din primul război mondial, stindarde hitleriste capturate în luptă, decorații, fotografii și obiecte personale ale ofițerilor acestui regiment, căzuți pe cîmpul de onoare.

White Tower — Turnul Alb — este un adevărat castel, construit în epoca normandă ; o inscripție de deasupra intrării îi atestă vechimea : „AD. 1080"... Clădirea are multe etaje, cu coridoare lungi și întunecoase unde regăsești atmosfera filmelor inspirate din istoria Evului Mediu ; scările abrupte, întortocheate sînt luminate de ferestruici ca niște creneluri practicate în zidurile groase de aproape doi metri. În sălile acestui castel, devenit astăzi un mare muzeu militar, se află expuse mai ales uneltele luptătorului medieval : armuri, cuirase pentru cai, coifuri, archebuze, pistoale-pumnal, cornuri de pulbere, sulițe, paloșe... Citim pe plăcuțele care le însoțesc : o armură mică este destinată unui prinț în vîrstă de zece ani ; o alta, cu ornamentații extrem de fine, a fost dăruită unui rege... Într-o vitrină se află expus inventarul armurilor, un uriaș al registrelor, el însuși piesă de muzeu ; are 901 file și cîntărește 22,4 kilograme.

După o coborîre amețitoare pe scările în spirală, ieșim iarăși în curtea interioară. Clădirea din față conține unul dintre cele mai interesante exponate de la Turnul Londrei : giuvaerele Coroanei. Privim cu părere de rău șirul de aproape cinci sute de oameni de la intrare și trecem mai departe. În această zi de plină vară, mii de vizitatori, englezi și străini, au venit la Turnul Londrei. Noi nu sîntem simpli turiști și timpul nu ne permite să așteptăm ore întregi la rînd. De altfel, giuvaerurile sînt înfățișate și pe ilustratele policrome care se vînd în mica prăvălie de la intrare. Ne mulțumim cu această imagine.

6

Pe țărmul Tamisei, în vecinătatea Turnului Londrei, un mare monument paralelipipedic, simplu dar masiv, cu coloane imense, este închinat eroilor din primul război mondial. Inscripția de pe placa frontală îl dedică, poetic, „celor douăsprezece mii din marina comercială și flotele de pescuit, care n-au alt mormînt decît marea". Notez expresia, pentru patetismul ei discret.

7

Englezii sînt reținuți, nu obișnuiesc să rîdă tare... lucruri pe care le știe toată lumea. La cocteilul oferit de amiralitatea din Portsmouth, ne-am convins o dată mai mult că această părere nu se potrivește cu realitatea. Ofițerii și soțiile lor, ca și ceilalți invitați, discutau aprins, făceau glume la care ei înșiși se prăpădeau de rîs, se băteau prietenește pe umăr și erau la fel de expansivi ca toți oamenii din lume. În chip asemănător s-au comportat și cei peste o mie de oameni care-au venit să viziteze nava : ascultînd explicațiile noastre despre arboradă, ei făceau reflecții glumețe privind propriul lor curaj de a se urca acolo sus, și nu se sfiau să rîdă tare, contrar ideilor noastre preconcepute.

În concluzie ? Nu, nici o concluzie deocamdată. Fiindcă într-o seară, pe la ora 21, am străbătut de la un capăt la altul bulevardul principal din Portsmouth și n-am văzut mai mult de o duzină de oameni pe stradă. Și aceia nu se plimbau, ci veneau de undeva ! Unde sînt cei 240 000 de locuitori ai orașului, dacă la această oră strada e pustie ? Simplu : acasă. La parterul blocurilor cu un singur etaj, care păstrau ceva din intimitatea și cochetăria „cottage"-urilor, prin ferestrele deschise se vedeau pîlpîirile albăstrii a televizorului sau razele gălbui și calde ale unui lampadar. În jurul mesei, familia întreagă, fiecare cu ocupațiile lui. Englezii își petrec serile acasă, mi s-a explicat.

Adică tot cum știam din romanele lui Dickens.

8

Voiam, în acest capitol, să vorbesc despre englezi, despre oamenii pe care i-am întîlnit. Timpul însă nu ne-a permis să aflăm prea multe despre ei. Am notat imaginile din această țară, așa cum mi s-au cristalizat în amintire. Mai adaug că la cocteilul oferit de amiralitate am discutat despre literatură cu cîțiva ofițeri și cu soțiile lor. Mi-au vorbit cu căldură despre Shakespeare

și despre Ann Hatraway, care pentru ei reprezintă, alături de Nelson, Anglia cu tradițiile ei. M-au întrebat la rîndul lor despre România, o cunoșteau din auzite, prieteni de-ai lor care o vizitaseră le spuneau că este o țară frumoasă — și le-am vorbit despre Mircea și despre istoria și cîntecele noastre.

...Dar dincolo de acest schimb de date sumare, pe care le poți culege din enciclopedii, plecam cu regretul de a fi aflat prea puține despre țara unde s-au născut Byron și Oliver Cromwell, despre spațiile lui Robin Hood, ale lui Richard Inimă de leu sau Horatio Nelson... Ba nu ! Despre Nelson știam și înțelegeam mai mult. Fiindcă spațiul lui Nelson nu a fost Anglia, ci Marea.

9

Horatio Nelson este figura istorică cea mai cunoscută în Anglia și mi se pare firesc ca un popor de insulari, ale cărui legături cu lumea s-au făcut secole de-a rîndul exclusiv pe calea apei, să aibă un marinar drept erou național. În Londra este o piață, cunoscută de toți turiștii, Trafalgar Square, unde se află coloana lui Nelson : un cilindru înalt de piatră, avînd în vîrf statuia marelui amiral, turnată în bronz, cu parîme groase încolăcite la picioare. În Portsmouth, lîngă șoseaua principală de acces în docuri, se află o altă statuie...

Dar adevăratul monument închinat lui Nelson — și o dată cu el, trecutului măreț al flotei britanice — este nava „Victory", nava-amiral din zilele bătăliei de la Trafalgar. La bordul ei a trăit Nelson celebra bătălie al cărei sfîrșit victorios avea să coincidă cu propriul lui sfîrșit.

„Victory" este o corabie cu trei catarge, din clasa navelor de linie, armată cu 104 tunuri. Astăzi ea se păstrează la Portsmouth, pe doc uscat, fiind întreținută riguros în starea pe care-o avea în zilele de glorie maximă — octombrie 1805. Avînd calitatea de navă-comandant a bazei navale, ea are un căpitan și un echipaj, ridică prima în fiecare dimineață pavilionul, dînd semnal tuturor celorlalte nave din bază ; pe bordul ei au loc ceremonii oficiale, iar ca mu-

zeu este deschisă vizitatorilor care fac un adevărat pelerinaj pe puntea acestui bastiment, erou al celei mai răsunătoare victorii maritime engleze. Ştiam de prin filme că semnul succesului la englezi este ridicarea a două degete, arătătorul şi mijlociul, depărtate, închipuind litera „V" ; cînd eram în clasele primare, citisem cartea lui Arnould Galopin despre întrecerea a două submarine în jurul lumii, dintre care cel englez se numea „Victorious" ; se pare că englezii credeau în predestinarea numelui şi aşa se explică faptul că nava lui Nelson este al cincilea vas din istoria flotei militare a Angliei care poartă acest nume !

Cîteva date despre celebra navă-muzeu, cu titlu de curiozitate : lansată în 1765 la Chatham, „Victory" avea un deplasament de 2162 tone (acum două secole !), o lungime de aproximativ 70 de metri iar echipajul, în timpul bătăliei de la Trafalgar, număra nu mai puţin de 850 de oameni ! Sub comanda mai multor amirali, nava ia parte la numeroase acţiuni împotriva forţelor navale franceze şi spaniole, printre care despresurarea Gibraltarului şi lupta de la capul Spartel în 1782, capturarea Toulonului în 1793, acţiunea nedecisă de la capul Hyères în 1793. În 1803 ea devine navă-amiral a lui Nelson, care intră cu flota în Mediterana şi blochează Toulonul.

La 21 octombrie 1805, în dreptul capului Trafalgar, flota lui Nelson întîlneşte forţele reunite ale Franţei şi Spaniei, asupra cărora obţine o victorie fără precedent în istoria războiului maritim. Bucuria victoriei se împleteşte însă cu durerea : un glonţ pornit din gabia unei corăbii inamice curmă zilele amiralului care, pe puntea navei sale, îşi comanda flota şi-şi îmbărbăta oamenii, sfidînd primejdia.

Cum va fi arătat pe vremea aceea războiul pe mare ? Închipuiţi-vă o flotă pornind în căutarea inamicului fără a avea sprijinul radiolocaţiei, al cercetării aeriene, al radiotelegrafiei. Cele două flote încrucişau marea săptămîni întregi, pînă să-şi zărească reciproc catargele ; tunurile trăgeau „la vedere", şi vai de corăbiile al căror amiral nu izbutea să ocupe o poziţie avantajoasă faţă de vînt, lipsindu-şi forţele de unica posibilitate de a manevra ! Ghiulelele făceau prăpăd pe punţile de lemn ; din catarge şi din balustrade săreau ţăndări ascuţite ca pumnalele ; velele luau foc şi se prăbuşeau arzînd, şi nu ştiai dacă fumul alb, înăbu-

șitor, vine de la propriile salve sau de la un incendiu izbucnit pe bord... Corabia cu mai puține pierderi, cu tunari mai norocoși și căpitan mai dibaci se apropia de adversarul ei și marinarii, răspîndiți pe sarturi, trăgeau mereu cu flintele lor răsunătoare ; pe urmă se aruncau cîngile și „ghearele de pisică" ; cele două corăbii se alăturau, oamenii se avîntau unul împotriva altuia cu săbii și topoare ; gabierii deveneau infanteriști și bătălia navală se transforma într-o sîngeroasă luptă corp la corp...

Acesta este romantismul negru al marinei de război de acum cîteva veacuri, pe care Herman Melville îl deplînge cu discreție în nuvela „Billy Budd, gabierul", inspirată din propria-i viață de marinar în flota britanică : „Cu toate acestea, unui om capabil să aprecieze prezentul fără a deprecia trecutul i se poate ierta dacă vede în „Victoria" lui Nelson, bătrîna corabie solitară ancorată la Portsmouth, nu numai un monument perisabil închinat unei glorii nepieritoare, ci și o dojană poetică, atenuată de pitorescul ei, la adresa Monitoarelor și a și mai puternicelor cuirasate europene".

„Victory" îl impresionează pe vizitator încă înainte de a păși pe puntea ei. Cele trei rînduri de tunuri, ale căror țevi negre se ivesc prin saborduri, catargele înalte, cu vergi mai lungi decît se obișnuiește astăzi, mulțimea manevrelor din arboradă — totul amintește măreția velierelor de pe vremuri.

În salonul lui Nelson se păstrează și acum biroul său, fotoliul pe care se odihnea în clipele de răgaz, precum și un mic portret în ulei al lady-ei Hamilton. În cabina amiralului, de o austeritate tradițional marinărească, cușeta suspendată de tavan seamănă cu toate celelalte cușete ale ofițerilor. Singurul lucru care-o înfrumusețează sînt perdelușele fine, cu flori mici presărate ici și colo, un dar al lady-ei Hamilton pentru iubitul ei rătăcitor pe mare. Nelson nu înțelegea să sacrifice confortului său nici o părticică din puterea de foc a navei : în cabina lui se află un tun ; și aici, ca și în celelalte spații dintre punți, se va fi răspîndit fumul pulberii arse... În salon, un tablou al amiralului, în preajma căruia sînt răspîndite flori proaspete. Pe punte, sub catargul centru, o placă de alamă te impresionează prin laconismul inscripției : „HERE NELSON FELL 21-st OCT. 1805", „Aici a căzut Nelson, 21 octombrie 1805".

Pe „Victory", care putea naviga timp de doi ani fără să atingă țărmul, marinarii își duceau viața împreună cu nevestele și copiii lor. În spațiul dintre punți, pe unde trebuie să mergem foarte aplecați, trăiau sute de oameni, împreună cu găinile, porcii și gîștele luate ca rezervă de hrană. În timpul luptei, femeile și copiii aduceau pulberea, dădeau de băut tunarilor încălziți de dogoarea salvelor, stingeau incendiile și ajutau răniții. Sub puntea principală se află camera chirurgului, o mică încăpere la fel de joasă ca toate celelalte. În jurul ei, puntea și pereții sînt vopsiți în stacojiu. „Aceasta pentru ca răniții să suporte mai ușor vederea sîngelui care curgea din belșug", ne explică actualul comandant al navei „Victory", care ne însoțește. Am văzut cabinele ofițerilor — un fel de împrejmuituri de șipci, scunde ca peste tot în spațiul dintre punți ; aceeași ladă suspendată de plafon... „Cînd venea un ofițer nou la bord, tîmplarul îi lua măsura și-i făcea o cușetă potrivită ; cînd ofițerul murea, acest pat îi servea și drept sicriu..." Comandantul ne mai povestește că un amiral și-a petrecut aici, pe „Victory", ultimii șaptesprezece ani din viață, și adaugă : „Azi, în marina modernă, nu știu dacă mai sînt mulți ofițeri dispuși să-l imite". Mai ales în asemenea condiții, gîndim privind în jurul nostru.

Părăsim nava cu un sentiment de admirație, dar și cu o anumită apăsare în suflet : prin cîte etape intermediare a trecut navigația de la primul trunchi de copac scobit și pînă la petrolierele uriașe, de sute de mii de tone, a căror mișcare fără greș pe mare o dirijează complicate aparate electronice ! Cît de greu i-a fost omului să cucerească acest al șaptelea continent, cîtă răbdare și forță, cîte suferințe și experiențe dureroase, pentru a deveni stăpîn al mării pe care nici azi n-o stăpînește pe deplin ! Aflăm mereu de catastrofe pe mare, dar cel mai adesea ele rămîn simple abstracțiuni pentru noi, cei de pe uscat. Numai cînd ești în larg, pe puntea unui colos greu cît zece trenuri, și-l simți clătinîndu-se la prima adiere de vînt, îți dai seama pe deplin de atotputernicia naturii.

...Dar și a Omului care se încumetă s-o înfrunte, a omului care înlocuiește o navă pierdută cu alte zece, un om dispărut în valuri cu alți o sută, mînați de dorul acesta mistuitor, al drumurilor pline de vrajă spre necunoscut...

XI

Marinăria: pasiune, profesie, artă

1

Orice profesiune are o esență a ei, o trăsătură care o caracterizează de la bun început. Luați, de pildă, un contabil și un medic, un tîmplar de mobile și un aviator, un strungar și un arhitect. Fiecare dintre aceste profesiuni are o definiție, un profil distinct. Meseria de marinar se deosebește, cred, de altele, prin complexitatea ei. În primul rînd, pentru că nu există marinar în sine ; marinarul poate fi comandant, motorist, radiotelegrafist, medic de bord, electrician — și mai sînt atîtea alte specialități... În larg, navigînd cu „Mircea", mi-am dat seama o dată mai mult de acest adevăr și am încercat să surprind caracteristica esențială care le-ar îngloba pe toate celelalte. Aparent, comandantul, timonierul și toți ceilalți au drept trăsătură comună faptul că muncesc pe vapor, dar asta-i prea puțin. Mai e ceva care-mi scapă. Și ca să găsesc acel ceva, zăbovesc în preajma oamenilor de la posturi, le urmăresc munca, încerc să le citesc pe chipuri ce-i frămîntă, ce-i preocupă cînd fac acele mii de lucruri atît de diferite între ele, pe care ei înșiși le denumesc, deloc pretențios, „a fi de cart".

2

La spectaculosul post din fața comenzii, timona, elevii se succed în carturi, cît durează marșul, din patru în patru ore, ziua și noaptea, cu o exactitate de ceasornic. La timonă e frumos, într-adevăr ; am văzut zeci de sculpturi și picturi care-l înfățișează pe marinar în această postură devenită simbolică. În operele de artă, timonierul e înfățișat cu privirea senină, cu fruntea îndreptată undeva, spre zare. În realitate, lucrurile nu se petrec tocmai așa. Omul de la timonă trebuie să se uite mai ales la cadranul compasului, fruntea lui e plecată, ochii ațintesc cercul gradat care începe să se rotească ori de cîte ori nava deviază de la drum ; de fapt rotirea lui e numai aparentă ; cadranul rămîne veșnic orientat pe meridian, nava fiind aceea care-și schimbă unghiul față de nord... Cine-a strîns măcar o dată cavilele timonei în palme, știe cît de greu e să menții drumul fără nici o abatere ; cînd nava tinde s-o ia spre stînga trebuie să intuiești această tendință, să apreciezi instinctiv cît e ea de mare și să întorci cîrma într-un unghi potrivit, care s-o readucă la drum ; dacă te pripești, ca orice începător, și iei un unghi prea mare, te pomenești că, ușurel, compasul revine la locul hotărît, dar nu se oprește acolo ; nava continuă să gireze, vine mereu în dreapta și-atunci răsucești cu disperare timona în sens invers, dar iarăși ai dat prea mult și, în urma navei șiajul trădător înscrie pe apă un zig-zag pe care ofițerul de cart nu-l privește niciodată cu ochi buni...

Patru ore în acest efort de a naviga corect, fără abateri care ar scădea viteza navei și ar aduce devieri de la drum — iată esențialul în munca timonierului, pe care picturile și sculpturile n-o pot reprezenta. Descrierea aceasta poate că scade din poezia uneia dintre îndeletnicirile mării, dar vorba lui Topîrceanu : pierzînd din poezie, cîștigă în adevăr...

Toți elevii ambarcați pe „Mircea" au trecut, și nu o dată, prin ceasurile pline de răspundere ale cartului la timonă. Și asta, nu pentru că ei vor avea nevoie, în viața practică, să stăpînească acest meșteșug, ci pentru că vor

trebui să-i învețe la rîndul lor pe alții, dar mai ales să pretindă altora. Și nu poți pretinde cuiva să facă un lucru într-un anume fel, dacă tu însuți nu cunoști lucrul acela cu toate dificultățile lui !

3

În limbajul gazetăresc, numim motoarele „inima navei". Așa ne-am deprins, metafora folosită odată, nu se știe de cine, ne-a plăcut și o folosim adesea. Pe „Mircea" am avut mai mult ca oriunde justificarea acestei denumiri, cu un corectiv foarte important : nu numai mașinile, ci și (sau mai ales) oamenii care le deservesc sînt inima navei. Oamenii de sub punte, „șobolanii de la mașini", cum sînt porecliți cu un amestec de căldură și ironie în toate flotele din lume, deși fac o muncă mai degrabă monotonă decît spectaculoasă, poate cea mai prozaică dintre specialitățile marinei, au o partitură cu totul deosebită în concertul echipajului. Într-o noapte, o întrerupere a curentului electric furnizat de uzina din sala motoarelor a rămas de pomină printre cei care erau de cart. Timona, al cărei efort este multiplicat de motoare electrice, a încetat să mai influențeze direcția de marș ; luminile de pe coridoare s-au stins, stația radio a tăcut, frigiderele și-au încetat producția de răcoare... Totul a durat mai puțin de cinci minute, însă cînd lucrurile au revenit la normal, toată lumea de la bord a început să-i privească cu alți ochi pe cei de la mașini !

I-am vizitat în cîteva rînduri pe viitori ofițeri-mecanici la postul lor și mărturisesc că zarva asurzitoare a zecilor de pistoane în plin efort nu mi-a părut a fi cea mai plăcută muzică ; oamenii de aici s-au deprins să se înțeleagă mut, prin semne și clipiri din ochi, dar se pare că și-au însușit atît de bine funcțiunile, încît știu ce au de făcut fără să se mai consulte între ei. Cînd coboram în compartimentul motoare, aveam grijă să stau mai mult în preajma curentului de aer proaspăt suflat de ventilator ; era

un aer de vară din Mediterana, la peste treizeci de grade, și totuși, în atmosfera de aici, părea un adevărat duș răcoros...

Aparent, cartul e ceva simplu și ușor. Elevii și ofițerul de cart la mașini stau în preajma motoarelor și se uită la aparatele de măsură ; din cînd în cînd răsucesc o valvulă, se apleacă cu urechea asupra unui rînd de supape, șterg cu laveta uleiul de prisos de pe vreo piesă. Numai că aceasta se petrece într-un adevărat vacarm și la o temperatură care oscilează între patruzeci și patruzeci și cinci de grade ; totul în jur dogorește și vai cui se sprijină, imprudent, de o piesă fierbinte pe care experiența motoriștilor a declarat-o „tabu" !

Motorul principal e folosit la manevre și la navigație pe vreme calmă, fără vînt ; în schimb, motoarele auxiliare, care pun în mișcare generatorii de curent electric, lucrează fără nici o întrerupere, cu schimbul. În larg sau în porturile de escală, ziua sau noaptea, vuietul lor nu s-a potolit nici o clipă, timp de patruzeci și șase de zile. Odată, unul dintre ele a suferit o avarie : s-a spart cămașa unui piston. A fost pornit îndată alt grup generator și mecanicii au trecut la remedierea defecțiunii. Cei de pe punte habar n-aveau de asta ; reparația s-a făcut cu discreție, numai șeful mecanic a fost absent seara de la obișnuita partidă de remi, iar cîțiva elevi motoriști au încălcat programul, lipsind de la legiuitele ore de odihnă ale cartului liber... Altfel, serviciul la mașini s-a desfășurat totdeauna după regulile știute, la orele fixate. În timpul escalelor, cînd elevii și marinarii aliniați la front în mare ținută așteptau permisiunea de plecare în vizită pe țărm, cîțiva tovarăși de-ai lor traversau în fugă puntea-centru, parcă rușinați de salopetele lor modeste, să-și ia în primire cartul la motoare.

Aș fi vrut să fac o paralelă între cei care treceau grăbiți schela, mînați de nerăbdarea de a vedea lucruri noi, și cei care acolo, în compartimentul mașini... Dar nu ! Marinarii nu obișnuiesc să facă asemenea paralele ; frumoasa lor meserie are neplăceri și servituți pe care ei le-au cunoscut și le-au acceptat de la-nceput, o dată pentru totdeauna !

Cînd marea era afurisită și „Mircea" naviga piezis, cu orizontul bălăbănindu-se haotic deasupra etravei, cînd mer-

sul pe punte devenea o aventură, iar organismele mai slabe dădeau tribut ciudatei boli a mării, în compartimentul motoare lucrurile se desfășurau după aceeași rînduială severă ; o poruncă mai fermă decît oriunde răsuna aici, exprimată lapidar pe cadranul telegrafului : „Toată viteza înainte !". Elevii motoriști răspundeau clipă de clipă acestei porunci, deși cartul lor era mai greu, cerea mai multă încordare decît alte posturi de la bord ; pe de altă parte, nu se poate spune că șirul nesfîrșit de bubuituri, sute de bubuituri pe minut, și mirosul de ulei încins și căldura insuportabilă și trepidația ciocănindu-ți creierii sînt tratamentul ideal al răului de mare....

Dar în jurnalul de mașini, ofițerul de cart nota de fiecare dată o frază obișnuită : „Nimic deosebit".

Cu gîndul la motoriști mi-am amintit o întîmplare mai veche din marină, la care am fost martor. Navigam cu un dragor de bază, pe o vreme blestemată. Nava ținea la capă, adică mergea împotriva vîntului, cu prova în val. Toată nădejdea era în mașini ; simțeam cu toată ființa zvîcniturile ritmice ale pistoanelor, trepidația întregului vas, bufniturile surde ale valurilor ce loveau parcă într-o uriașă cutie de rezonanță ; trupurile noastre se încordau o dată cu nava în efortul de a urca pe creasta unui deal de apă, de a se împotrivi unei rafale deosebit de puternice a vîntului. Se spune uneori că omul face corp comun cu mașina, și expresia conține o bună doză de adevăr...

Șeful mecanic a pătruns în comandă agitat ; ușa a bubuit în urma lui, trîntită cu putere de vîntul potrivnic. A intrat și a raportat despre o defecțiune aparent fără importanță : s-a spart conducta de vapori a turbosuflantei din babord.

— Stăm prost, a spus comandantul. În cît timp se poate remedia avaria ?

Mecanicul a șovăit înainte de a răspunde :

— Compartimentul e plin de vapori fierbinți... Conducta încinsă ca plita... Ar trebui lăsată să se răcească, să oprim turbosuflanta...

Mecanismul acesta, turbosuflanta, este un fel de ventilator mare care alimentează cu aer focarele. Ieșirea lui din funcțiune însemna scăderea vitezei, însemna că nava nu-și

va mai putea păstra poziția față de vînt, că nu va mai putea lua parte cu sorți egali la lupta cu furtuna. Mai puțin familiarizat cu surprizele mării, prin gînd îmi treceau imagini din ceea ce va urma. Vedeam turbosuflanta oprindu-se, din lipsă de presiune, ca un animal ostenit ; vedeam ochii roșii pîlpîitori ai focarelor stingîndu-se treptat, iar articulațiile pistoanelor, după ce vor fi consumat ultima picătură din energia vaporilor rămași în căldare, vor încremeni ca într-o sculptură abstracționistă ; vedeam apoi nava, navigînd numai cu o mașină și încercînd să păstreze direcția de mers — singura noastră șansă. Vedeam, în sfîrșit, vasul întors de furtună, cu talazurile într-o coastă, vedeam munții de apă prăvălindu-se pe punte și smulgînd de pe bord lucrurile acelea frumos vopsite, bine statornicite în locașurile lor, prinse în chingi și șuruburi... Mai văzusem și altă dată urmările furtunii : obiecte de zeci și sute de kilograme dislocate din armăturile de oțel, șuruburi groase cît degetul retezate ca morcovii, bare de oțel îndoite...

— S-o oprim, n-avem încotro, a spus comandantul cu mîna pe telegraf.

Atunci a intrat în comandă unul dintre soldații de la mașini. Un marinar oarecare, nici prea bun, nici prea rău, un om care nu ieșea în evidență cu nimic. S-a oferit să remedieze avaria fără să mai aștepte răcirea mecanismelor. Comandantul a șovăit mai întîi.

— Nu permit, tovarășe... Îți pui în pericol sănătatea.

— Dar e vorba de nava noastră, a spus ostașul, parcă înciudat că n-are la-ndemînă cuvinte mai convingătoare. Nu-i vreme de pierdut...

Marinarul acela care nu se remarcase prin nimic pînă atunci luase asupra lui un risc și o sarcină ce depășeau măsura obișnuită. De multe ori s-a întîmplat ca un om să-și definească adevărata esență în împrejurări excepționale, vădind trăsături pe care cei din jur nici nu i le bănuiseră mai înainte. Primind încuviințarea, mașinistul s-a pregătit în cîteva clipe. Era de nerecunoscut în costumul de protecție din azbest, cu masca ascunzîndu-i chipul. A făcut un semn și a dispărut în văpaia albă care umplea compartimentul suflantei. A revenit o singură dată, să ceară o unealtă oarecare. Pe urmă l-am așteptat clipe mai lungi

decît orele. L-am așteptat cu emoție, cu spaimă ; în răstimpuri rafalele vîntului ne aruncau în față pale de căldură umedă, nesuferită, pale de abur fierbinte. Mecanicul a revenit într-un tîrziu, clătinîndu-se pe picioare. I-au scos masca și el a înghițit cu putere aerul proaspăt, tăios, de furtună. Cînd să-i scoată și mănușile, a țipat. Cineva s-a apropiat cu o foarfecă. De sub fîșiile cenușii de azbest, degetele se iveau stacojii, opărite.

— Remediat avaria, a raportat soldatul.

Și comandantul l-a îmbrățișat ca pe un fiu.

4

Ridicam velele pe o mare montată, undeva în preajma țărmului african. Gabierii, cei care urcă primii în arboradă și coboară abia după terminarea completă a manevrei, erau la posturile lor. Unul dintre ei a observat la vreme o anomalie în funcționarea vergii zburătorului. Șirul de elevi care trăgea parîma de ridicare a acestei vergi a depus un efort mai mare ca de obicei ; mai lipseau cîteva secunde și cîțiva centimetri pentru ca verga, un tub de oțel lung de vreo douăzeci de metri și gros ca trunchiul unui copac zdravăn, să se prăbușească pe punte. Elevul gabier a semnalat într-o clipă defecțiunea. Manevra a fost oprită, verga a coborît la locul cuvenit și după ce „Mircea" cu toate velele întinse și-a reluat lunecarea rapidă peste valuri, comandantul l-a felicitat pe gabier în auzul tuturor, folosind microfonul stației de comenzi. „Are ochi de marinar băiatul ăsta", mi-a spus șeful de echipaj, și se pare că asta sună în gura lui ca o laudă supremă...

Am vrut mai apoi să-i aflu numele, ca să-l amintesc într-un reportaj. Ciudat : nu se știa cine-a fost. Un elev oarecare, un gabier. Cînd mi-am manifestat nedumerirea pentru această scăpare, șeful de echipaj a fost nedumerit la rîndu-i :

— Ce importanță are cum îl cheamă ? Important e că un om de la bord a observat defecțiunea. Sper că oricare-n

locul lui ar fi observat-o. Ţinta noastră este să-i instruim pe toţi la fel de bine. Mîine-poimîine, cînd vor termina şcoala, vor fi repartizaţi pe nave. Fiecare navă are dreptul să primească ofiţeri bine pregătiţi, marinari buni. Gabierul acesta e unul dintre ei.

5

Pavilioanele de semnalizare sînt rînduite într-un dulap anume, cu despărţituri corespunzînd literelor alfabetului, cifrelor şi altor cîteva semnale din codul internaţional. Într-o dimineaţă, o navă întîlnită în larg ne-a întrebat ceva folosind acest limbaj al pavilioanelor ; este un obicei practicat cu plăcere pe mare, ca două nave să se întrebe reciproc cine sînt, încotro merg şi să-şi ureze călătorie bună. După ce comandantul a descifrat semnalul şi a ordonat seria de pavilioane care să fie ridicată la catarg drept răspuns, semnalizatorii au trecut la executare. Dar iată că ei au luat pavilioanele din căsuţele respective, fără să observe că elevul care le folosise ultima oară le pusese, din neatenţie, unul în locul celuilalt ; steguleţele viu colorate, înşirate toate pe-o sfoară lungă, erau pe punctul să-şi ia zborul spre catarg, cînd am auzit glasul supărat al comandantului :

— Jos semnalul ! Nu vedeţi că e greşit ?

A fost coborîtă „fraza" aceea fantezistă, care-ar fi pus în încurcătură şi un rebusist. S-a legat seria corectă, după ce pavilioanele necesare au fost căutate şi găsite în alte căsuţe... În cele din urmă, cînd fiecare dintre cei de pe punte îşi pierduse răbdarea, răspunsul a fost ridicat la catarg. A urmat o discuţie foarte serioasă despre onoarea navei, fiindcă oamenii care ne-au întrebat de vorbă n-aveau de unde şti că e greşeala lui X sau Y, ei au văzut că nava le-a răspuns cu întîrziere la salut şi nu-şi pot explica această lipsă de politeţe, această încălcare a tradiţiei marinăreşti, iar tradiţia şi respectul legilor maritime este cel mai puternic mijloc de legătură între oamenii de pe toate mările

globului... Şi toate aceste implicaţii au pornit de la banalul rastel cu căsuţe numerotate, asupra căruia privirile vizitatorilor nu se opresc niciodată.

Şi iarăşi s-a vorbit despre „ochiul de marinar"...

6

Ştiu cel puţin o duzină de inşi care, într-un moment de mare sinceritate, încălziţi de năvala amintirilor, exclamă :

— Ah, dac-ai şti prin cîte am trecut ! Cred că dacă într-o zi mi-aş pune pe hîrtie păţaniile, ar ieşi un roman nemaipomenit !

Viaţa fiecăruia dintre noi este, într-un fel, un roman. Un roman mai bogat sau mai sărac în semnificaţii. Omul poate trece prin împrejurări ciudate, extraordinare chiar, fără ca din asta să se poată desprinde un adevăr general despre viaţă. Şi, dimpotrivă, uneori biografia cea mai banală în aparenţă, monotonă şi săracă în fapte spectaculoase, poate da naştere unor interesante generalizări...

Legat de asta, vreau să aduc vorba despre un om pe care l-am cunoscut, un marinar de-al nostru. Îl întîlnesc uneori la bufet, de fiecare dată în acelaşi colţ, lîngă fereastră, cu ochii pironiţi pe peretele alb din faţa lui. Are vreo şaizeci de ani. A fost scafandru, ba un scafandru dintre cei renumiţi cîndva. Mă duc să-l salut, înainte ca el să mă vadă şi să-mi reproşeze :

— Vezi, nu te ţii de cuvînt. De ce n-ai trecut pe la mine, pupă-l taica pe el ? Am atîtea să-ţi spun, să scrii, să vadă lumea cum trăim noi, cum am început în meseria asta, prin cîte-am trecut...

Are privirile înceţoşate de vin şi de amintiri ; vorbeşte rar, atît de rar încît îi trebuie minute-ntregi ca să închege o frază. Uneori îi ofer un pahar de băutură, alteori face el cinste, cu gesturi de nabab care-ţi oferă luna de pe cer. Are-o vorbă pe care-o repetă atît de des încît ţi se face lehamite : „pupă-l taica pe el".

— Îți amintești cînd te-am cunoscut, pupă-l taica pe el ? Erai tinerel atunci și mă sîcîiai cu întrebările. Te-am băgat în scafandru, la apă, ca să te sperii, pupă-l taica pe el.

Rîde cu dinții lui galbeni și cam stricați, apoi ciocnește și soarbe din pahar. Vorbește iar, cu pauzele acelea interminabile, de-ți vine să urli :

— Era cînd am salvat draga în gura portului... În iarna lui cincizeci și.. cît dracu ? Cinzeș'trei, ba cinzeș'șase, pupă-l taica pe el...

— Ianuarie cincizeci și cinci, nea Ioane, îl ajut.

— Așa, pupă-l taica pe el. Îți amintești ?

Cum să nu-mi amintesc ! Era prima mea misiune gazetărească mai importantă, să scriu cum a fost salvată de la scufundare o dragă refulantă. Pompa ei absorbise, o dată cu nămolul pe care apa îl îngrămădea în fiecare an în gura portului, un proiectil neexplodat din timpul războiului. Proiectilul zăcuse liniștit pe fundul mării unsprezece sau doisprezece ani și găsise de cuviință să explodeze tocmai acolo, în pîntecele vasului, izbit de palele turbinei. Explozia a făcut prăpăd în jur ; carcasa pompei s-a prefăcut în schije care-au spart bordajul în zeci de locuri ; cîțiva oameni au fost grav răniți, draga începuse să se scufunde — și tocmai în gura portului, între faruri...

A intervenit echipa de salvare : un vas cu pompe puternice, care să scoată apa din compartimente, și bacul scafandrilor. Nea Ion s-a echipat și a intrat în apă, era în plin ianuarie, cu apa rece ca gheață : ore întregi a muncit scafandrul sub navă, să găsească găurile și să le acopere cu cepuri de lemn și mîinile înțepeneau de frig pe unelte acolo, în adînc... Pe deasupra mai era primejdia ca draga să se scufunde fără veste, și-atunci omul ar fi fost strivit sub ea, pe fundul mării, ca un gîndac...

Acesta era nea Ion, scafandrul, pe vremea aceea ; ca să-mi arate practic ce-nseamnă meseria asta m-a echipat în costumul de scafandru, mi-a atîrnat de gît și de umeri greutățile acelea îngrozitoare, mi-a pus în picioare bocancii cu talpă de plumb pe care abia i-am putut clinti ca să trec parapetul bacului și m-a învățat semnalul cel mai impor-

tant : patru zmuciturі de parîmă — vreau să ies la suprafaţă. M-am depărtat binişor de bac, îmi plăcea plutirea aceea între două ape, dar curînd n-am mai văzut în jurul meu decît ceva alb, de parc-aş fi umblat printr-o sferă de sticlă aburită, m-am speriat ştiindu-mă singur în adînc, era o spaimă iraţională pe care niciodată n-am să mi-o pot explica, atunci însă pierdusem din ochi umbra neagră a bacului şi mă gîndeam că m-am rătăcit, uitasem că-s legat de navă printr-un adevărat cordon ombilical — furtunul de aer. Am zmucit parîma de patru, de zece ori, cu disperare, şi în cîteva clipe am fost lîngă bac. Primul lucru pe care l-am văzut a fost faţa rîzătoare a lui nea Ion, scafandrul de atunci, altfel decît bătrînul de astăzi, care vorbeşte cu pauze înnebunitor de lungi şi repetă la infinit „pupă-l taica pe el".

Vrea să-mi spună povestea vieţii lui. O-ncepe de fiecare dată din acelaşi punct şi repetă lucruri deja spuse : cum a intrat ucenic scafandru la o societate austriacă, cum a lucrat la Dunăre, ani de-a rîndul, la elicele navelor, bîjbîind prin zeama gălbuie, atît de tulbure încît nu-ţi poţi vedea nici mîinile. Dar tocmai cînd e pe punctul să înceapă povestirea propriu-zisă, după ce i-ai suportat jumătăţi de oră frazele rare şi vorbuliţa devenită tic, amuţeşte. Oftează lung, greu, dă din mînă şi apucă iar paharul. Într-una din zile era cătrănit rău :

— M-au lucrat duşmanii, pupă-l taica pe el. Mi-au dat mustrare scrisă, că beau în timpul serviciului. Dar parcă ăla-i serviciu ? Comand un şlep care nu s-a urnit de trei ani de zile de lîngă cheu, pupă-l taica pe el. Şi i-au putrezit parîmele. Da' o să mă duc la tovarăşu' amiral. Dînsu' mă cunoaşte. Şi o să-mi facă dreptate...

Cînd mai avea cîţiva ani pînă la pensie, i-au încredinţat comanda unui şlep-dormitor, navă numai cu numele, ca să-şi poată omul încheia liniştit anii de muncă. O viaţă de om petrecută pe apă şi sub apă, o viaţă de riscuri şi de efort ; omul acesta îşi încheiase traiectoria, îşi împlinise destinul de marinar. Îi rămîneau amintirile şi înclinarea statornică spre pahar. Cei din jur, dacă nu-l scuzau, îl înţelegeau. Dar el nu vedea înţelegerea lor.

— Mă duc la tovarăşu' amiral. Să-mi facă dreptate...

Încerc mereu să fur de la el o poveste. Povestea vieţii lui, pe care cred că n-am s-o scriu niciodată. Fiindcă de la un punct încolo, nea Ion rămîne iarăşi cu privirea pironită pe peretele alb din faţa lui, ca pe un ecran unde se perindă mereu aceleaşi imagini, numai de el ştiute...

7

Într-o seară m-am culcat pe punte, acolo unde dorm de obicei elevii. Mi-am transportat gospodăreşte salteluţa din cuşetă, cearşaful, pledul şi perna, m-am instalat sub arborele mare cu faţa-n sus, cu mîinile sub cap, şi am aşteptat să vină somnul. Deasupra, printre parîme, văd stelele aproape neclintite. În răstimpuri, tot cerul se apleacă uşurel spre dreapta, şi de la abisul negru al depărtărilor galactice mă readuce aici, pe punte, plescăitul înfundat al unui val răzleţ care se loveşte de bordaj. Somnul vine tîrziu de tot, şi-l izgoneşte îndată strigătul marinarului de veghe în prova, care anunţă la comandă că undeva, în tribord, a apărut o lumină...

Serviciul de observator în prova e plăcut, fiindcă îţi dă un sentiment de triumf asupra mării ; cînd stai acolo, la bompres, ai sub picioare un crîmpei de punte, iar în jurul tău e vidul ; zgomotele bordului rămîn mereu în urmă şi omului de aici îi răsună în urechi doar vîntul uşurel şi foşnetul valurilor despicate de etravă. Pe vreme rea, marinarul de veghe în prova îmbracă mantaua cauciucată, îşi pune pe cap pălăria impermeabilă cu boruri largi întoarse şi, ca să nu-l ia valurile, se retrage undeva mai sus, pe platforma proiectorului. În jurnalul de bord al lui „Mircea" am găsit scris negru pe alb, într-una din zilele altei călătorii : „Retras veghea prova pe platforma proiectorului, pentru a nu fi luat de valuri". Ce furtună trebuie să fi fost aceea care impunea asemenea măsuri, e greu de imaginat. Şi mai greu de imaginat : prin ce-a trecut omul care a stat acolo, la postul lui de veghe, pînă cînd comandantul l-a dezlegat de datoria lui !

Stau, aşadar, pe punte, cu mîinile sub cap, şi ascult tăcerea adîncă a nopţii, pe care-o tulbură în răstimpuri glasul observatorului. Aţipesc în două rînduri, cu gîndul la Hemingway : „Dormea bătrînul şi visa lei..." Eu nu visam lei ; pe la două noaptea m-am trezit cu părul jilav de roua groasă a nopţii mediteraneene, cu obrajii reci şi-un început de guturai... Salteaua, perna şi cearşaful meu au făcut calea-ntoarsă spre cabină. Nu eram atît de bătrîn ca să visez lei, dar nici aşa de tînăr ca să pot dormi pe punte, în atmosfera aceea umedă, fără vise, alături de echipajul sub douăzeci de ani. Hotărît lucru, pe mare nu încap jumătăţile de măsură...

XII

În țara „cavalerilor de Malta"

1

Cît de greu e să răspunzi, cînd te întorci dintr-o călătorie lungă și interesantă, la întrebarea „Ce ți-a plăcut mai mult ?"!

Dacă aș avea posibilitatea să mai călătoresc o dată pe itinerarul navei „Mircea", m-aș opri neapărat și în Malta. Această insulă, aproape invizibilă pe hărțile obișnuite, așezată între Italia și țărmul african, este fără-ndoială unul dintre locurile cele mai interesante pe care le-am văzut. O ignorasem pe nedrept înainte ; știam mai puține despre ea decît despre, să zicem, Nepal sau Insula Paștelui. Dar cum o bună tradiție statornicită pe „Mircea" cere ca înainte de a ajunge într-un loc nou să se amintească datele principale despre el, am beneficiat de o corectare și amplificare a sumarelor mele cunoștințe despre țara cavalerilor ioaniți.

Malta este de fapt un arhipelag format din trei insule : Malta, Gozo și Comino. Suprafață totală 316 kilometri pătrați, populație în 1966, 316.048 locuitori. Mai mult de o mie de oameni pe kilometru pătrat — iată o cifră remarcabilă, care-o plasează printre cele mai dens populate teritorii din lume. Străvechi pămînt fenician (limba vorbită aici este o urmașă a fenicienei, cu puternice influențe arabe și italiene), Malta are o istorie zbuciumată. Stăpî-

nită pe rînd de greci, romani, arabi, normanzi, francezi, spanioli, cavaleri ioaniți — la care se referă Eminescu în „Scrisoarea III" — insula sfîrșește prin a intra în 1800 în mîinile englezilor. Din 1964 ea și-a căpătat independența, devenind membru al Commonwealth-ului. Fortificație importantă în centrul Mediteranei, insula găzduiește o mare bază aero-navală și comandamentul forțelor NATO din Mediterana... Toate acestea sînt niște generalități ușor de găsit într-un manual de geografie.

2

Numai că manualul acela de geografie nu va putea — cum nici eu nu pot — să înfățișeze tabloul mirific al unei insule acoperite cu clădiri, al unui țărm de piatră prelucrată, așa cum ne-a apărut nouă cînd ne apropiam la La Valetta. Marea pătrunde adînc în uscat, prin golfuri zdrențuite, pe malurile cărora se înșiră parcă una peste alta clădirile înalte, alb-cenușii. La intrarea în port un far cu aspect de fortăreață cilindrică răsare chiar din valurile mării ; digurile au și ele aspect de fortificație — groase, masive, înalte, pregătite parcă să facă față unui asediu. Bazinul portului se prelungește mult în mijlocul orașului ; deocamdată abia îi bănuim capătul, pierdut prin puzderia de case cu mai multe etaje. Ancorăm în apropiere de clădirea Amiralității, la cîteva zeci de metri de cheu. Urmează să ajungem pe țărm folosind gondolele pitorești ale localnicilor, bărci cu capete ascuțite și înalte, terminate în formă de lopată, care amintesc de gondolele venețiene dar și de corăbiile normande ce poposeau aici cu nouă sute de ani în urmă. Ideea unei curse cu gondola ne surîde, deși signor Francesco, gondolierul afectat echipajului nostru, nu-i prea vorbăreț. Observăm în treacăt că ambarcațiunea lui, ale cărei vîsle le manevrează stînd în picioare, are un mic motor exterior pentru drumurile mai lungi. Asta îmi amintește de un han văzut în drum spre Londra, o clădire cu aspect străvechi, Horse Lodge Inn, care avea alături o ultramodernă stație de benzină. Și într-un caz și într-altul,

saltul de la tradiția seculară la progresul contemporan îmi pare cam strident...

Curînd după ce ancorăm, un reprezentant al oficialităților maritime engleze sosește cu o mică navă de comandament. Este primit la schelă cu toate onorurile și invitat în careul comandantului. În lipsa lui, ofițerul care comandă nava urcă pe punte și schimbăm cîteva cuvinte. Face de cîțiva ani serviciul aici, și-n acest răstimp n-a văzut nici un fulg de zăpadă. Oamenii nici n-au sobe prin case. Orașul e frumos, interesant... Sosirea superiorului întrerupe conversația ; va trebui să vedem cu ochii noștri cum stau lucrurile.

3

Ne suim cu vădită plăcere în gondola încăpătoare a lui signor Francesco. Drumul spre oraș e unul singur, după cum ne convingem îndată : strada urcă într-o pantă tot mai accentuată, dă într-o stradelă abruptă ca o scară, mărginită de baruri și prăvălii cu mărunțișuri, cotim la dreapta și iată-ne în plin centrul orașului, foarte animat la această oră de seară. Reclame luminoase, o mare cafenea retrasă mult de la stradă, iar pe platoul din fața ei mese și aglomerație ; mașini multe — statistica arată că în 1966 existau 29.200 de autovehicole, deci o mașină la zece locuitori ! De altfel automobilul este singurul mijloc de transport în această țară, brăzdată de șosele dar lipsită de tramvaie, trenuri sau troleibuze. Trecem pe lîngă grupuri de fete cu mini-jupe, care se uită lung după noi (se pare că aici a cuceri o fată e lucrul cel mai simplu ; o altă statistică, de data asta neoficială, spune că sexul frumos are o majoritate importantă în populația insulei !) La capătul străzii principale se află o râpă străjuită de un bastion de piatră roșcată ; trecem peste podul lat de deasupra ei și ajungem într-un parc în centrul căruia tronează o fîntînă arteziană cu un mare taler susținut de trei uriași. În prelungirea străzii, dincolo de fîntînă, se vede un bulevard larg, cu scuaruri în centru, unde cresc palmieri. Fîntîna marchează de fapt trecerea în alt

oraș, Floriana ; parcul bine îngrijit care-l desparte de capitală este brăzdat de alei radiare asfaltate, de-a lungul cărora staționează autobuze și limuzine.

4

Totul poartă aici amprenta intervenției omului pentru corectarea naturii. Tradiția spune că englezii au găsit în Malta un pustiu calcaros care, ca să devină fertil, trebuia acoperit cu pămînt arabil adus din alte părți. Pentru transportul pămîntului au recurs la o stratagemă : au făcut legi aspre de navigație pe care căpitanii de nave le încălcau ades și, drept pedeapsă, erau obligați să transporte timp de șase luni pămînt pentru Malta. O legendă la fel de puțin adevărată ca oricare alta ; din ea rămîne în picioare doar ideea că a fost necesară mîna transformatoare a omului. În excursia pe care am făcut-o a doua zi în interiorul insulei am văzut, de pildă, un apeduct care însoțea șoseaua pe distanțe de kilometri, construit încă de pe vremea romanilor ; irigația este aici principala preocupare a agriculturii și micile parcele de pămînt roșcat, cu a doua recoltă pîrguindu-se în soarele nemilos, dovedesc cu prisosință adevărul zicalei „omul sfințește locul".

Vizita în Malta ne-a dat o imagine de ansamblu a acestui colț de rai din piatră albă. Orașele se țin lanț ; arhitectura lor are puternice influențe arabe și în general orientale : clădiri cu un singur etaj, cu acel balcon acoperit cu sticlă, ieșit în afara zidurilor, cunoscut și în arhitectura noastră mai veche sub denumirea de sanacsiu, cu uși mici și ferestre zăbrelite, așa încît fiecare locuință pare la rîndul ei o celulă a marelui sistem de fortificații, astăzi inutil, al insulei. Căsuțe albe și pătrate, cu o parcelă de cultură alături, împrejmuită cu gard de piatră, reprezintă redusul mediu rural al acestei mari aglomerări umane. Pe văi și coline domoale — deși aflată pe un podiș la 250 metri deasupra mării, Malta n-are relief prea accidentat — șerpuiesc șosele și albesc în soare ruine alături de clădiri aflate încă în construcție. Ghidul ne spune

numele localităţilor pe unde trecem, nume cu sunet aspru, greu de pronunţat: M'dina, Sliema, Rabat. Într-una din ele poposim pentru cîteva minute să vizităm o catedrală, asemănătoare în exterior cu Sf. Paul din Londra şi — după spusele ghidului care vorbeşte o italiană răspicată şi foarte inteligibilă — a treia ca mărime din lume. Sub cupola imensă, ornamentată cu zigzaguri aurii, fiecare sunet capătă rezonanţă; auzim un murmur nedesluşit şi curînd ne dăm seama că vine tocmai din celălalt colţ al bisericii, unde cîteva bătrîne se roagă cu glas coborît.

5

Propriu-zis, ţara cavalerilor de Malta este Cità Vecchia, un orăşel-relicvă situat pe o înălţime cam în centrul insulei. Aici îşi aveau sediul cavalerii-călugări ai ordinului ioaniţilor, care-au primit insula din partea lui Carol Quintul în 1530, după ce turcii le cuceriseră vechiul domeniu — insula Rodos. Am vizitat străzile înguste ca nişte tranşee săpate între pereţii de piatră ai clădirilor-fortăreţe. Totul respiră aici a Evmediu, de la casele cu ferestre mici ca nişte creneluri şi pînă la biserica ridicată în linii drepte, austere, al cărei turn seamănă cu un obelisc. În colţul unei clădiri, ceva mai sus de înălţimea unui stat de om, într-o nişă, se află statuia Sfîntului Ioan, patronul cavalerilor de Malta. Aşezarea ca şi liniile severe ale sculpturii ne duc cu gîndul la o reminiscenţă medievală, dar culorile foarte proaspete ale zugrăvelii şi mai ales candela care pîlpîie în dreapta sfîntului sînt semne că acest monument este frecventat şi îngrijit şi azi. Ah, cît aş fi dorit să văd la faţă un urmaş oricît de modest al renumiţilor cavaleri-călugări! Imposibil, fiindcă din 1798 insula a încetat să mai aparţină ioaniţilor, fiind cucerită de Napoleon care doi ani mai tîrziu a cedat-o englezilor. Singurii oameni pe care i-am întîlnit la Cità Vecchia sînt nişte turişti, străini ca şi noi. Unicul localnic, ghidul nostru, face în italiana lui clară nişte reflecţii cu privire la mersul istoriei, reflecţii foarte potri-

vite pe acest pămînt care a avut atîţia stăpîni dar a rezistat cu tradiţiile şi relicvele lui.

Oraşul e curat, dar foarte mic. Ajungem curînd la zidul de centură, un mare parapet de piatră şi beton, lat de cîţiva metri. Dincolo de el se deschide o vale largă şi avem deodată în faţă aproape tot teritoriul insulei, pînă la marea care sclipeşte vag în depărtare. De pe o asemenea înălţime, oraşul va fi fost foarte uşor de apărat. Încerc să-mi imaginez năvala unei armate împînzind valea : „Urlă cîmpul şi de tropot şi de strigăt de bătaie"... dar turiştii vor să se fotografieze în faţa zidului şi larma lor răneşte tăcerea pietrelor albe peste care s-au scurs şi se vor scurge veacuri...

6

De la Evul mediu, un salt brusc la civilizaţia contemporană : litoralul. Şoseaua se învecinează cu marea, clădirile se succed ameţitor, răsar fără veste hoteluri impunătoare, prăvălii cu reclame multicolore, şi uneori un turn străvechi avînd aerul că veghează limuzinele parcate în jur. Într-un golf adînc tăiat în ţărm şi mărginit de clădiri elegante se leagănă catargele a sute de iachturi sosite din diferite ţări, de parcă domnii şi duduile elegante de la Saint-Tropez sau de la Gibraltar s-au strămutat peste noapte aici. De fapt sînt alţii, dar ca şi semenii lor poposiţi în alte porturi estivale, n-au vîsle la bărcuţele cochete care fac legătura iachturilor cu ţărmul.

Aproape fără tranziţie ne întoarcem în La Valetta, după un drum de cîteva ore într-un peisaj mereu nou, niciodată monoton, unde istoria se învecinează cu confortul modern iar turismul are drept obiective vestigii seculare.

XIII

O aventură, una singură

1

La întoarcerea din lungile călătorii pe mare, prima vorbă a celor veniți să ne întîmpine este o întrebare :

— Cum a fost ?

— Ceva deosebit ?

— Vreo furtună, vreo întîmplare mai... ?

Între a-i dezamăgi cu un răspuns negativ și a inventa ceva pasionant, aleg prima alternativă. Am ales-o de fiecare dată cînd am fost întrebat : „Ceva deosebit... ?"

Întrebarea izvorăște din setea omului de neprevăzut, de ceva nou, care să-l scoată din monotonia cotidianului. Știu eu ? Poate că ne naștem cu ideea de *altceva*, iar interesul pentru întîmplări deosebite e ceva organic, în firea omului. Tuturora ne-au plăcut, în copilărie, basmele. Și basmul nu-i decît un sintetic roman de aventuri, construit după toate legile genului, cu momente de încleștare, cu suspensii care ne făceau să ne înghiontim bunicul ațipit : „Și, mai departe ?"

De ce ? Cred că oamenii așteaptă Neprevăzutul, faptul nemaiîntîmplat, altceva decît stereotipia muncii de toate zilele, a drumului cu tramvaiul, a traiului într-o pădure de beton și asfalt, unde pînă și ploaia e anunțată dinainte la radio și prin ziare. Aventura n-are ce căuta în spațiul obișnuit, ea s-a refugiat undeva departe, în jungla nepă-

trunsă, pe mare, în cosmos, sau cel puțin așa cred oamenii, ei cred că acolo se întîmplă neapărat ceva ieșit din comun, ceva care să le taie răsuflarea, să le dea bătăi de inimă, să le pună la-ncercare forța sufletească. Dar nu toți oamenii sînt sortiți acestor prilejuri spectaculoase, prea puțini sînt aceia care explorează jungla, navigă departe sau se avîntă în cosmos. Și-atunci, cei care n-au prilejul să caute Neprevăzutul în mediul lui firesc fac tot ce pot ca să-l aducă lîngă fotoliul lor, la gura sobei, îndărătul ferestrei pe care plînge ploaia, în semiîntunericul sălii de cinema — și sorb cu lăcomie întîmplările altora, închipuindu-și pentru o clipă că ei sînt aceia care suferă, caută, se sperie, luptă și triumfă în final...

Dar pe de altă parte, nu toate călătoriile conțin peripeții și fapte ieșite din comun. Multe sînt remarcabile doar prin durată și spațiile parcurse, sau prin noutatea oferită ochiului. Așa sînt și călătoriile noastre, unde itinerarul e lipsit de surprize și locul aventurii îl ia munca, o muncă mai spectaculoasă decît una terestră, totuși departe de ispitele Neprevăzutului. În locul acestora, va trebui să scrii despre oameni, despre viața și caracterul lor, să defrișezi nu hățișurile junglei, pe care azi le traversează autostrăzi, ci meandrele sufletului omenesc, prin care nu-i deloc ușor să-ți faci cale...

2

— Ce vă face noul Blaiberg ? l-am întîmpinat voios pe doctor.

Simțeam nevoia să fiu voios. Era o zi senină, plină de soare, dar marea era agitată și balansul navei creștea mereu. După trei săptămîni de navigație eram călîți și n-ar fi trebuit să-i mai luăm în seamă mizeriile, totuși, pentru orice eventualitate, foloseam din plin antidotul proastei dispoziții pe care ți-o produce marea rea : autosugestia. Doctorul, un om vesel și care rîdea cu poftă, molipsitor, împrăștiind în jurul lui un adevărat jet de bună dispoziție, era mohorît în dimineața aceea senină.

— Ca să fiu sincer, mie nu-mi plac operațiile senzaționale, mi-a spus el.

Am luat vorbele lui ca pe o mustrare la adresa glumei mele proaste, dar el se gîndea la cu totul altceva.

— Aș prefera de-o mie de ori s-o fac într-un spital modest de pe țărm, a continuat. Orice operație, cît de simplă, prezintă un procent de risc pentru pacient. Datoria noastră, a medicilor, este să micșorăm pe cît posibil acest procent, să-i asigurăm omului *toate* șansele. Or în condițiile astea...

A făcut un gest larg cu mîna. Mediterana, albastră ca într-o pictură impresionistă, se brăzdase cu dîre lungi de spumă. În borduri bubuiau cînd și cînd valuri nu prea înalte, dar masive ; alteori se căscau deodată în preajmă niște „gropi" de toată frumusețea, care alunecau sub navă, și atunci „Mircea" se apleca deodată și naviga pieziș, dezaxat, pînă cînd groapa devenea deal și era rîndul celuilalt bord să se încline prelung, la nesfîrșit parcă.

— Pantea proastă e că băiatul are rău de mare, spuse iarăși doctorul, mai mult ca pentru sine. Un acces de vomă, cînd ai burta cusută... nu știu, zău, ce-ar urma. Încerc să-l țin cu calmante pînă ajungem.

— Mai aveam cinci zile bune...

— Cinci zile. Și ajutor de nicăieri. Chiar dac-ar veni un elicopter, n-are cum să aterizeze pe punte. Catargele. Și marea e agitată...

Tăceam, deși poate ar fi trebuit să spun ceva. Dar ce să-i spun acestui om, chirurg eminent, care făcuse poate mii de operații, multe grozav de complicate ? Doctor în științe medicale, autor al unor studii de răsunet în lumea medicală, — ce puteam eu să-i spun ? Să-i dau curaj ? Să-i sugerez o soluție ?...

— Ați fost vreodată într-o sală de operație ? m-a întrebat pe neașteptate.

— Nu, n-am fost. Cred că n-aș putea rezista...

— Aș avea nevoie de un ajutor, să-mi țină pensele.

— Dar sanitarul ?

— El îmi dă instrumentele, mi-a răspuns mirîndu-se de ignoranța mea.

Am zîmbit stînjenit. Mă înspăimînta fie şi numai perspectiva de a vedea sînge, ca să nu mai vorbim despre ajutorul activ pe care-ar fi urmat să-l dau...

— Găsesc eu pe cineva, a decis doctorul. Pregătesc tot. Dacă pînă spre seară nu se liniştește, îl operez.

Mi-am dat seama că din punct de vedere profesional hotărîrea era luată demult şi că frămîntarea doctorului ţinea de ceva mai adînc. Pentru el n-avea importanţă faptul că trebuie să opereze într-un cabinet medical care se leagănă o dată cu nava, că-l va ajuta în această acţiune un om fără calificare ; astea erau nimicuri pe lîngă problema principală — să asigure pacientului *toate* şansele.

— Mă duc să văd cum se mai simte. Cu toate că sanitarul nu se clinteşte o clipă de lîngă el...

A plecat cu mersul lui sprinten, de om care-a practicat în tinereţe sportul, doar că ţinea fruntea puţin plecată ; am avut atunci impresia că grija îl apăsa materialmente, ca o greutate reală. Pacientul lui era unul dintre elevi. Dimineaţa, la manevra velelor, urcase în arboradă împreună cu ceilalţi colegi ai lui şi avusese un acces de rău de mare. La prima vedere, asta n-a neliniştit pe nimeni : era vreme rea şi o mai păţiseră şi alţii. Dar tînărul continua să se simtă rău şi după coborîre, cînd s-a culcat şi deci răul de mare ar fi trebuit să dispară. S-a prezentat la medic. Examenul a confirmat diagnosticul pus „din ochi" : apendicită acută...

După-amiază l-am întîlnit iarăşi pe doctor. Stătea lîngă balustradă şi se uita încruntat la mare.

— Mi-am găsit ajutor, vesti el continuînd parcă discuţia. Un elev pe care l-am operat la spital, acum cîteva luni. Sper că o să se descurce...

— Dar pacientul ?

— Delirează. Are aproape patruzeci de grade. Am pus instrumentele la fiert.

M-am gîndit la starea de spirit a acelui băiat de nouăsprezece ani care se zvîrcolea în cuşeta suspendată din infirmerie.

— Chiar îl operaţi ? am şoptit cu o strîngere de inimă.

— E singura soluție, a spus doctorul și a adăugat încercînd să zîmbească : Nu-i tocmai un Blaiberg. O peritonită nu-i un transplant de cord...

O „groapă" mai mare ca toate s-a căscat lîngă bord. Doctorul s-a posomorît iarăși și s-a prins cu mîinile de balustradă. Un salt neașteptat al vasului m-a împins către el. M-am sprijinit de umărul lui. Era un umăr solid, ferm, ca stîlpul de susținere din salonul infirmeriei.

3

Seara, puțin înainte de apusul soarelui, pe puntea-centru s-a desfășurat o seară de poezie. Sub punte, chiar pe locul unde mă aflam, începuse operația. Citeam marinarilor versuri și mă gîndeam, fără voie, la ce se petrece acolo, dedesubt. Cînd am terminat, spectatorii au aplaudat moale, fără entuziasm. Se gîndeau, ca și mine, la colegul lor...

A doua zi am aflat amănunte : operația durase trei sferturi de oră, totul a decurs fără nici un incident, bolnavul continua să aibă febră — ceva firesc, spunea medicul, o să scadă peste o zi — marea se mai liniștise, ocrotind parcă și pacient și medic ; acesta din urmă nu se arătase deloc pe punte, a vegheat o zi și-o noapte lîngă bolnav, folosindu-și toată știința și puterea omenească pentru a-i alina suferința.

A treia zi am stat de vorbă cu elevul operat : era încă palid, dar temperatura îi revenise la normal. L-am întrebat dacă i-a fost frică și a răspuns „nu, de ce să-mi fie frică ?" apoi doctorul a făcut o glumă și băiatul acela a zîmbit blajin și avea o față senină ca un sfînt dintr-o icoană veche.

A patra zi pacientul stătea pe punte, la soare ; ajutat de colegi a făcut cîțiva pași, șchiopătînd. Tot atunci, la a patra zi după operație, eram împreună cu medicul, cînd un elev a venit în numele clasei să-l invite în cazarma centru ; voiau să-i mulțumească pentru salvarea colegului lor. Doctorul a încercat să refuze, dar n-a fost chip ; era foarte

stingherit şi de aceea l-am lăsat singur să se ducă acolo, în mijlocul acelor tineri, să guste în liniște poate cel mai emoționant, deşi modest, triumf din cariera lui ; şi o să-mi pară totdeauna rău că nu m-am dus şi eu, să iau parte la bucuria tuturora.

A cincea zi elevul a trecut în front lîngă colegii lui, total restabilit, ba a susținut examenul de practică marinărească şi l-a luat cu o notă bună.

— Tinerețea e puternică, a rîs doctorul cu rîsul lui de totdeauna, molipsitor ca un jet de voie-bună.

XIV

Mai lungă-mi pare calea...

1

Cît de firesc e sentimentul pe care-l exprimă Alecsandri în versurile lui! „Mai lungă-mi pare calea acum, la-ntors acasă, / Aș vrea să zbor..."

Fiecare călător l-a avut la înapoierea dintr-o lungă peregrinare. L-am avut și noi, îl simțeam acut, ca pe-o durere fizică aproape. În ciuda plăcerilor drumului pe mare, în ciuda frumuseților pe care le-am adunat în ochi și pe pelicula fotografică, în ciuda ideii că ne vom ului prietenii cu poveștile noastre, că vom fi luni întregi ținta atenției de cîte ori s-o aduna un grup de doi-trei inși să stea de vorbă...

Încercînd să rămîn măcar în parte reporter, întreprindeam o anchetă discretă dar permanentă printre tovarășii de drum, să aflu ce simt ei la întoarcere, cum se manifestă la fiecare acest sentiment comun tuturor — dorul și nerăbdarea.

2

Unul dintre ei m-a invitat, într-o seară, la el în cabină. A deschis dulapul. A scos un plic mare și cam jerpelit și l-a pus pe masă cu un aer vinovat:

— Am dat peste niște poze. Le-am făcut pe litoral, în primăvara asta, într-o duminică...

M-am uitat pe rînd la fotografii. El cu soția și cu copilul, un băiat frumos, de vreo doisprezece ani, cam țeapăn în costumul de licean cu cravată. Se fotografiaseră cu rîndul, erau poze de amator, nu prea grozave. În spatele personajelor apăreau clădiri pe care le văzusem adeseori : hotelul „Europa" din Eforie, faleza Mangaliei, Cazinoul din Constanța, un șir de blocuri, marea cu un colț de plajă, statuia lui Eminescu din apropierea portului...

În seara aceea am avut deodată revelația unei frumusețe aparte a litoralului nostru. Văzusem atîtea țărmuri străine cu pitorescul lor și cu ineditul oricărui loc văzut pentru prima dată ; locurile acelea din fotografii, atît de bine cunoscute, familiare, care încetaseră să mă mai impresioneze tocmai fiindcă le revedeam aproape zilnic, căpătau acum, aici în largul Mediteranei, adevărata lor valoare...

Știam că omul acela, care-mi încredința ca pe-o taină pozele lui de familie, așteaptă un cuvînt de la mine. Dar nu puteam rosti nici un cuvînt. Am scos din buzunarul de la spate un portmoneu uzat, pe care-l port pretutindeni cu mine, și din el am scos, la rîndu-mi, poze. Eram fotografiat împreună cu familia în peisajul Mangaliei Nord, cu arhitectura aceea de ultimă oră, și iarăși am avut sentimentul că locurile acelea foarte cunoscute mi se prezentau într-o nouă lumină.

Am înșirat pozele pe masă și le-am examinat pe rînd, le-am luat de la capăt, am făcut schimb, apoi iarăși ne-am uitat fiecare la ale sale...

Într-un tîrziu am ieșit amîndoi pe punte. N-am discutat prea mult între noi, dar ne simțeam mai prieteni.

3

Altul, un gurmand. Suferă de dorul unui ospăț pe care nu se sfiește să și-l imagineze cu glas tare față de noi. Față de noi care mîncăm, ca și el, de zeci de zile, carne congelată.

— Sarmale moldovenești, cît nucile, mormăie el. Cu mămăligă. Și-un pui fript cu mujdei. Tot cu mămăligă. Și mititei. Și-o bere rece...

— O bere rece, ehei! exclamăm cu toții, ștergîndu-ne năduşeala de pe frunte. Azi au fost patruzeci de gradę.

— Și-un lăutar, să zică de inimă albastră... visează altul.

Avem la bord zeci de discuri „de inimă albastră", seara le auzim la difuzor, dar le ascultăm și nu prea. Dacă nu-i și-un lăutar...

4

Un altul își maschează nerăbdarea printr-o poveste întreagă despre fiul lui care termină acum liceul, și vrea să dea la facultate, și dacă nu-i taică-său lîngă el să-l supravegheze... Știam tot de la el că băiatul învață excelent, deci nu-i nevoie să-l mai îmboldească cineva.

Dar fiecare caută o formulă cu care să-și camufleze sau măcar să-și justifice dorul de casă, care crește cu fiecare zi, cu fiecare ceas.

5

Nici unul dintre cunoscuții mei de pe navă nu-i un obișnuit al cîrciumilor, dar se știe că tocmai lucrurile greu de obținut tentează mai mult: vorbim mereu despre serile cu dans și cu vin bun de pe terasa Cazinoului; cine ne-ar auzi din afară, fără să cunoască starea de spirit a unor oameni care de mai mult de-o lună stau în acest spațiu limitat, departe de casă, de locurile familiare, de soție și de copii, și-ar face o impresie ciudată despre ei. Dar cum sîntem toți în aceeași situație, nu ne mirăm unul de altul: apelăm de zeci de ori pe zi la sticlele cu apă de la frigider, în zilele cu valuri mari sprijinim farfuriile de ciorbă cu mîna, ca să nu se verse din

cauza balansului, am căpătat acel mers legănat, caracteristic marinarilor de cursă lungă și... numărăm zilele pînă la întoarcere.

6

Pot spune că documentarea mea despre „mai lungă-mi pare calea" e completă; adesea mă documentez pe propria-mi persoană. Nu pot să fiu mai rece, mai lucid decît cei din jurul meu; sufăr și trepidez de nerăbdare ca și ei.

7

Cele din urmă zile de călătorie se scurg mai greu decît toate celelalte la un loc. N-avem veşti de la familiile noastre, ştim despre evenimentele din ţară doar din ziarele primite la escale, ziare vechi de săptămîni, pe care le-ntoarcem de pe-o parte pe alta. Manifestările artistice s-au îndesit, ca să treacă vremea mai uşor; pe puntea-centru au loc adevărate recitaluri de muzică. Sînt printre elevi cîţiva tineri foarte talentaţi, care pun artă şi suflet în interpretarea cîntecului popular. Dorului din cîntec i se suprapune dorul din inimile noastre, despre care evităm să vorbim de-a dreptul, încercînd în tot felul să-l asundem. Dar asta nu se poate şi lupta cu nerăbdarea poate fi citită pe chipul fiecăruia.

Facem, la fiecare oră, calcule. Oricît am fi de optimişti, cert este că avem timp prea mult pînă la data intrării în Bosfor. Programul de navigaţie a fost astfel alcătuit, încît să cuprindă şi o rezervă pentru întîrzierile neprevăzute, datorate vîntului contrar, furtunii sau altor cauze. Asemenea întîrzieri n-au fost, şi zilele de rezervă au rămas intacte; am putea parcurge în trei zile distanţa pentru care programul nostru prevede şase. Navigăm cu maşinile la jumătate pînă-n sudul Greciei, apoi stop maşina! Vom rămîne

în derivă timp de trei zile, ca să ajungem la Constanța la data și ora fixată dinainte. Nici un minut mai devreme!

Trei zile. Trei zile și trei nopți cu conștiința că stăm pe loc... Poate că dacă ne aflam departe și am fi navigat continuu, timpul trecea mai ușor. Gîndiți-vă la o experiență trăită de fiecare dintre noi, un drum cu trenul. Știi precis că la ora cutare vei sosi la destinație, dar trenul se oprește fără veste undeva, în plin cîmp, la semnal. Oprește și stă acolo. Ești sigur că oricît ar sta de mult, tot are posibilitatea să recupereze întîrzierea și să ajungă la ora știută. Cu toate astea te cuprinde nerăbdarea, oftezi, simți o iritare fără nume care crește treptat, devii nervos, ieși pe culoar, întrebi pe unul și pe altul „cînd naiba are de gînd s-o ia din loc?", faci comentarii nu prea măgulitoare la adresa mecanicului — pentru un sfert de ceas de așteptare! Înmulțiți asta cu zece, pe urmă iar cu zece, mai puneți ceva pe deasupra și veți avea o imagine a zilelor notate în jurnalul de bord simplu: „Staționare în derivă".

8

Pentru elevi, pentru profesorii și comandanții lor, e altceva: nu-și văd capul de treburi acum, în ultimele zile ale marșului. Se fac pregătiri pentru examenul sfîrșitului de practică, este momentul în care se măsoară roadele marșului de lungă durată. Subiectul acesta e prezentat pretutindeni; în toate unghere elevii răsfoiesc caiete de notițe, își colorează „schițele de coastă" realizate în cursul marșului, repetă articolele din Regulamentul pentru prevenirea abordajelor, mînuiesc pavilioanele de semnalizare, sau își revizuiesc cunoștințele despre instalația electrică a navei, despre arboradă, despre calitățile manevriere... Oh! Am obosit numai enumerînd cîteva dintre subiectele care-i preocupă, dar să-ncerc un tablou al muncii lor din aceste zile!

Examenul, fie vorba-ntre noi, nu-i numai al elevilor. Școala a încredințat ofițerilor de pe navă conducerea acti-

vităților practice, deci comandantul, șeful-mecanic, secundul, navigatorul, șeful de echipaj au și ei emoții : au izbutit, se-ntreabă, să dea viitorilor ofițeri acea sumă de cunoștințe și deprinderi care să le completeze pregătirea din timpul școlii ? Îi văd pe toți preocupați, și-i înțeleg. Examenul e al tuturor...

Cînd a venit ziua stabilită, puntea lui „Mircea" s-a transformat în sală de examene.

La centru, șeful de echipaj a înșirat pe o masă cîteva piese și instrumente de o formă bizară pentru un neinițiat. „Candidații" trebuie să le numească, să spună la ce folosesc, să le definească rapid calitățile. Îi privesc. Nici unul nu șovăie, nu se încurcă. Doar ei au mînuit aceste piese și unelte de-a lungul marșului de-atîtea ori !

Pe dunetă, la mesele lungi, aduse anume din „cazarma trei", alții lucrează la hartă. Fiecare are o problemă de navigație, o problemă complexă, a cărei dificultate o sporesc curenții, deriva, vîntul, stîncile, mareea, închipuite de examinator. Dar tinerii aceștia au făcut zi și noapte calcule asemănătoare, de-a lungul țărmurilor Europei, de la Constanța și pînă-n Marea Mînecii și creioanele aleargă harnic pe hîrtie...

Examenul de practică : să remediezi o închipuită avarie la motor, să înnădești corect o parîmă ruptă, să alegi dintre zecile de parîme legate la piciorul catargului, pe aceea care slujește la o anumită manevră, să prinzi un semnal radio, să transmiți o frază cu proiectorul, să identifici o constelație pe harta cerului, să dai corect un semnal cu sifleea... Toate acestea s-au petrecut de zeci de ori în cursul marșului și s-au mai petrecut acuma, la examen, de și mai multe ori. Un marinar trebuie să fie multilateral, să știe de toate, să aibă acea îndemînare care ea singură te poate ajuta în împrejurări grele, să se descurce în cele mai variate situații...

E inutil să mai arăt rezultatul : după zeci de zile de marș, viitorii ofițeri de marină au primit acea calificare care le dă dreptul, în anul următor, la încercări și mai dificile. Examenul acesta, un avanpost al adevăratului examen de marinar, a fost un succes al tuturora !

9

După trei zile, trei luni sau trei ani de derivă, n-aș putea spune exact cît, am pornit. Motorul principal își reluase cîntecul, nava spinteca harnic apa liniștită ca uleiul a Mării Egee, iar noi, ca să ne consumăm într-un fel vremea, am început să spălăm batiste, să lustruim nasturii uniformelor și să croim planuri pentru cînd vom fi pe uscat. Eram bucuroși că ne apropiem de casă, socoteam orele, pachetele de țigări, prînzurile pe care le mai avem de luat aici. „Mircea" este un loc plăcut și confortabil, dar devenea tot mai strîmt pentru nerăbdarea noastră...

10

În ultima zi, cînd mai aveam o singură noapte de dormit la bord, ne-a fost hărăzită o ultimă emoție : în Marea Marmara vreme urîtă. O furtună stîrnită ca din senin părea să se înalțe în calea noastră, anume ca să ne amîne cu o zi trecerea spre Marea Neagră. Așteptam încordați, la cîteva mile de Istanbul, sub ploaia care cădea mereu, hotărîrea comandantului. După un chinuitor și interminabil sfert de oră, s-a auzit în difuzoare :

— Ridicați chemarea pilotului ! Luați măsuri pentru vreme rea !

Așa a început... sfîrșitul călătoriei noastre.

Cuprins

I. Chemarea depărtărilor albastre . 7
II. Bosforul şi oraşul de pe ţărmul lui 14
III. Nopţi albe între cer şi apă 26
IV. Peisaje italiene 39
V. Mediterana 52
VI. Sub cerul curat al Proveţei 62
VII. Corăbii care trec... 69
VIII. Coloanele lui Hercule . 76
IX. Întîlnire cu Oceanul . . 85
X. Englezii la ei acasă 96
XI. Marinăria : pasiune, profesie, artă . . 109
XII. În ţara „Cavalerilor de Malta“ . . . 122
XIII. O aventură, una singură 128
XIV. Mai lungă-mi pare calea... 134

De același autor

MARINAR DE FRUNTE
versuri
Editura militară 1956

✱

ECHIPAJUL NAVEI R-305
nuvelă
Editura militară 1961

✱

CATARGE LA ORIZONT
nuvelă
Editura militară 1963

✱

PASAGERUL CLANDESTIN
povestire
Editura militară 1965

✱

NE-AȘTEAPTĂ MAREA
roman
Editura militară 1968

✱

VIGILENȚI LA DATORIE
povestiri
Editura militară 1968

✱

VEDETA 70 ATACĂ !
povestire
Editura militară 1969

Redactor : E. GROZEA
Tehnoredactor : GH. CUCOȘ

Bun de tipar 10.01.1969. Apărut 1969. Hirtie scris I A mată de 80 g/m². Format 16/54×84. Coli de tipar 9. B. 284.

Tiparul executat sub comanda
nr. 3355 la
Intreprinderea poligrafică
„13 Decembrie 1918"
București
Str. Grigore Alexandrescu nr. 89—97
Republica Socialistă România

Lei 5,25

EDITURA MILITARĂ